

**Möglichkeiten und Grenzen der Bereitstellung von
nutzergerechten Mobilitätsoptionen in
Entwicklungsländern.**

**Das Beispiel von N'Djamena, Hauptstadt der Republik
Tschad**

Dissertation

Zur Erlangung des akademischen Grades Dr. rer. nat.

im Fach Geographie

eingereicht an der

Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät

der Humboldt-Universität zu Berlin

von

M. Sc. Nadmian Ndadoum

Präsident der Humboldt-Universität zu Berlin

Prof. Dr. Jan-Hendrik Olbertz

Dekan der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät

Prof. Dr. Elmar Kulke

Gutachter/Gutachterin

1. Prof. Dr. Barbara Lenz (Humboldt-Universität zu Berlin)
2. Prof. Dr. Elmar Kulke (Humboldt-Universität zu Berlin)
3. Prof. Dr. Dirk Heinrichs (Technische Universität Berlin)

Tag der mündlichen Prüfung: 6.1.2016

Inhaltsverzeichnis	II-IV
Zusammenfassung	V
Abstract	IV
Danksagung	VII-VIII
Widmung	IX
Tabellenverzeichnis	X
Abbildungsverzeichnis	XI-XII
Abkürzungsverzeichnis	XIII
1. Einleitung.....	1
1.1. Der Forschungsgegenstand	6
1.2. Der städtische Kontext von N'Djamena	6
1.2.1. Demografisches Wachstum.....	7
1.2.2. Die räumliche Entwicklung von N'Djamena	8
1.3. Hintergrund	11
1.4. Aktueller Forschungsstand zum urbanen Personenverkehr in Subsahara-Afrika	14
1.5. Die Forschungshypothesen	16
2. Überblick: Der städtische Verkehrssektor in N'Djamena	18
2.1 Die Situation des städtischen Transports vor der Kolonialzeit	18
2.2 Die Situation des städtischen Transports nach der Kolonialzeit.....	19
2.3. Der institutionelle Rahmen	19
2.4 Analyse des aktuellen Zustandes der Verkehrsinfrastrukturen.....	21
2.4.1 Das Netz der Motorradtaxis und Minibusse.....	22
2.4.2 Die Haltestellen	25
2.4.3 Die vorhandenen Verkehrsmittel	27
2.5 Zusammenfassung des Kapitels	29
3. Methodologie	31
3.1 Organisationstheorien	31

3.1.1	Die Theorie der Bedürfnisse und Motivationen	31
3.1.2	Partizipation und Integration	32
3.1.3	Soziotechnische Schule	33
3.2	Methodisches Vorgehen der Untersuchung.....	34
3.2.1	Literaturrecherche und Beobachtung	34
3.2.2.	Die Interviews und das methodische Vorgehen	35
3.2.2.1.	Ansatz zur Untersuchung der Fahrer der Motorradtaxi.....	36
3.2.2.2	Ansatz zur Untersuchung der Fahrer der Minibusse	37
3.3.	Die Module der empirischen Untersuchung.....	38
4.	Angebot und Dienstleistungsqualität	40
4.1	Analyse der Dienstleistungsqualität der Motorradtaxi	41
4.1.1	Fahrpreis.....	41
4.1.2	Sicherheit	42
4.1.3	Erreichbarkeit	43
4.1.4	Zuverlässigkeit	44
4.1.5	Komfort	47
4.2	Analyse der Dienstleistungsqualität der Minibusse	49
4.2.1	Fahrpreis.....	49
4.2.2.	Sicherheit	50
4.2.3	Erreichbarkeit	51
4.2.4	Komfort	51
4.3.	Zusammenfassung des Kapitels	52
5.	Analyse des städtischen Verkehrssystems in N'Djamena	54
5.1	Was ist ein Akteur?	54
5.2	Organisation der Akteure des städtischen Verkehrs in N'Djamena.....	61
5.2.1	Die Typologie der Motorradtaxi- und Minibus-Fahrer.....	61
5.2.1.1	Typologie der Motorradtaxi-Fahrer	62

5.2.1.2	Typologie der Minibus-Fahrer.....	69
5.2.2.	Die Rollen der Akteure im städtischen Verkehr von N'Djamena.....	73
5.2.2.1.	Beziehungen zwischen den Akteuren.....	77
5.2.2.2	Kommunikationsformen.....	89
5.2.3	Auseinandersetzungen in dem System des städtischen Verkehrs	90
5.2.3.1	Konflikte in Bezug auf die Nutzung der Verkehrswege in der Umgebung der Märkte	90
5.2.3.2	Konflikte zwischen den Behörden und den Betreibern der Minibusse und Motorradtaxis.....	93
5.2.3.3	Konflikte zwischen den Minibus-Fahrern und den Fahrern der Motorradtaxi.....	96
5.2.3.4.	Konflikte zwischen den Fahrern von Motorradtaxi und Minibussen und ihren Kunden	99
5.3	Fazit des Kapitels	100
6.	Handlungsempfehlungen	101
6.1	Verbesserung der Beziehungen zwischen den Fahrern der Motorradtaxi und Minibusse und den Kunden	101
6.2	Verbesserung der Beziehungen zwischen den Fahrern der Motorradtaxi und Minibusse und den Behörden.....	102
6.3	Verbesserung der Beziehungen zwischen den Fahrern der Motorradtaxi und Minibusse ..	103
7.	Zusammenfassung	108
	Literaturverzeichnis	110
Anhang		143
Urheberschaft.....		158

Zusammenfassung

Der Nahverkehr in N'Djamena wird von der Präsenz unzähliger privater Minibus-Anbieter dominiert (vgl. PDM 2007). Diese bieten jedoch keinen qualitativ hochwertigen Service an. Es existiert in der Stadt keine geeignete Planung für die Haltestellen auf den Verkehrswegen. Die Fahrzeiten sind nicht reguliert. Ebenso gibt es keinen Standardtarif. Der Preis wird verhandelt. Die Mehrheit der Fahrer sind wenig qualifiziert; sie haben keine oder nur für kurze Zeit eine Fahrschule besucht. Außerhalb gelegene Stadtviertel sind verkehrsmäßig wenig erschlossen, was vor allem an der schlechten Qualität der Straßen-Infrastruktur liegt. Diese Situation zeigt, dass der Nahverkehr in N'Djamena nicht zuverlässig ist.

In den 1990er Jahren kamen die ersten Motorradtaxis als Antwort auf Mobilitätsprobleme auf (vgl. Trans-Africa 2009). Obwohl sie eine Alternative darstellen, nehmen die Probleme in Verbindung mit der Sicherheit, dem Komfort, dem Preis und der Erreichbarkeit immer wieder zu. In diesem Kontext stellen wir uns folgende Frage: Wie kann man, unter Einbeziehung der verschiedenen beteiligten Akteure, in diesen Sektor eingreifen mit dem Ziel, die Qualität der Transport-Dienstleistungen zu verbessern?

In die Organisation des städtischen Verkehrs sind derzeit zahlreiche Akteure involviert, die zueinander direkte und indirekte Beziehungen haben. Sie haben ein mehr oder weniger belastbares Netzwerk geschaffen, welches ihnen ein Verhandeln und einen Austausch untereinander ermöglicht sowie das Füllen von Entscheidungen ermöglicht, um gewisse Probleme zu lösen, vor die ihre Organisation gestellt ist.

Mit Hilfe von Interviews, die mit Akteuren vor Ort durchgeführt wurden, soll in dieser Arbeit die Funktionsweise des Transportsystems der Motorradtaxis und Minibusse in N'Djamena analysiert werden. Schwerpunkt der Untersuchung sind dabei das Akteurssystem sowie die Konflikte, die sich aus diesem ableiten lassen.

Schlüsselwörter : städtischer Verkehr, Minibusse und Motorradtaxis, Akteurssysteme, N'Djamena (Tschad)

Abstract: The supply of public transportation in N'Djamena is dominated by the innumerable privates' enterprises of mini-buses (vgl. PDM 2001). As a result, they do not offer quality services. The stations, routes and schedules are not fixed. In addition, there is no fixed price in other words, it is bargained. The drivers have more or less undergone no training. Consequently, these mini-buses cannot meet the demand of transport, particularly to the zones of the outskirt quarters.

As a result, public transportation in N'Djamena is not reliable. Taxi motorbikes emerged around the end of 1990 as an alternative to transportation solution (vgl. Trans-Africa 2009). Even though taxi motorbikes offer their services to cater for public transportation, some problems such as: lack of safety and comfort, derisory price, the absence of reliability or poor accessibility to some quarters increase. In the light of this, we ask ourselves the following question: how can we help the current actors to improve the quality of public transportation services in N'Djamena?

Several actors are currently implicated in the organization of public transportation in N'Djamena. They have direct or indirect contacts with one another. There is a more or less strong network that will enable them negotiate and share ideas so as to make important decisions that would enable them resolve certain problems that are obstacles to their organization. Through interviews conducted and researches carried out on the field of the actors this thesis is meant to analyze the working system of some public transportation actors in N'Djamena.

Keynoted: public transport, mini-buses and taxi motorbikes, system of actors, N'Djamena (Chad).

Danksagung

Am Ende dieser Arbeit möchte ich allen Menschen, die auf die eine oder andere Art und Weise, von Nah oder von Fern, zur Realisierung dieser Dissertation beigetragen haben, danken. Eure moralische, finanzielle und wissenschaftliche Unterstützung hat es mir ermöglicht, meine Forschung unter guten Bedingungen durchzuführen.

Zuerst möchte ich Frau Prof. Dr. Barbara Lenz, Leiterin des Instituts für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt (DLR – Berlin), für das entgegengebrachte Vertrauen danken, als sie die Betreuung dieser Dissertation übernahm. Durch ihr Engagement und ihre Entschlossenheit konnte sie mich vom Anfang im Feld bis zum Ende bei der Niederschrift dieser Arbeit begleiten. Ihre pointierten Anmerkungen und ihre Kritik bei der Lektüre dieser Dissertation und im Rahmen verschiedener Seminare haben sehr viel zur Verbesserung ihres wissenschaftlichen Inhalts beigetragen. Trotz ihrer vielfältigen akademischen und organisatorischen Verpflichtungen war sie dazu bereit, dieser Arbeit Zeit und Mühe zu widmen.

Dankeschön an Herrn Prof. Kulke, Dekan der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät, der im Auftrag von Frau Prof. Lenz in einem kurzen Zeitraum die Dissertation gelesen hat und dazu relevante Anmerkungen gemacht hat, um den Inhalt dieser Arbeit weiter zu verbessern.

Ich bedanke mich beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Berlin, das mir einen Arbeitsplatz bot und somit diese Dissertation finanziert hat. Die materielle und finanzielle Unterstützung hat die Feldforschung erleichtert und mir ermöglicht, einiges an Arbeitsmaterial zu erlangen.

Mein aufrichtiger Dank geht an die Gemeinschaft der evangelischen Kirche Nr. 12 im Tschad (EET 12), die mich unermüdlich mit ihren Gebeten unterstützt hat. In ihrer spirituellen und moralischen Unterstützung finde ich bei Zweifel und Mutlosigkeit oft Aufmunterung und Kraft. Durch die Gemeinde habe ich weise Ratschläge von einigen Brüdern erhalten, die mir viel geholfen haben, Hindernisse zu überwinden und die richtigen Entscheidungen in Bezug auf diese Arbeit zu treffen.

Ich bedanke mich bei meiner Familie, die mich, waren sie nah oder fern, in ihren Herzen trug und vor allen Dingen an diese Arbeit geglaubt hat. Ihr festes und unerschütterliches Vertrauen hat mich sehr ermutigt und mir in schwierigen Momenten geholfen.

Schließlich möchte ich meine Dankbarkeit gegenüber all den verschiedenen Personen, die auf die eine oder andere Art und Weise zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben, ausdrücken. Dabei handelt es sich um Dr. Didier Plat, Lehrer und Chefredakteur im Labor der Verkehrswirtschaft der Universität von Lyon in Frankreich und Dr. Madjigoto Robert, der Abteilungsleiter des geographischen Instituts der Universität von N'Djamena (Tschad), die nach dem Lesen der Arbeit konstruktive Hinweise für die Verbesserung der Formalien und des Inhalts der Dissertation gaben, um die Familien Hille und Trinks aus Karlsruhe, die mich im Gebet und moralisch sowie auch finanziell in einigen schwierigen Momenten während der Durchführung meiner Forschung unterstützt haben, um die Vertreter der Vereinigungen und Gewerkschaften der Motorradtaxis und Minibusse, mehrere Personen aus dem Verkehrsministerium, aus dem Ministerium für Raumplanung, Stadtplanung und Wohnungswesen, aus der Gemeinde N'Djamena, von der Direktion für technische kommunale Dienstleistungen und noch so viele andere Institutionen für ihre offene Zusammenarbeit während der Feldphase.

Ich widme diese Arbeit meinem verstorbenen Vater **NDjekolé NDADOUM André Le KEMKAILAR**, den Gott am 10. Februar 2009 zu sich geholt hat. Auch wenn ich weit entfernt von dir war, hörtest du nicht auf zu beten, mich bei Telefonanrufen zu ermutigen und mir Ratschläge zu geben, immer wenn es nötig war.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Theoretischer und praktischer Rahmen der Untersuchung

Tabelle 2: Verkehrsunfälle in N'Djamena

Tabelle 3: Analyse der Dienstleistungsqualität der Minibusse

Tabelle 4: Anzahl der für die Interviews ausgewählten Motorradtaxifahrer

Tabelle 5: Rolle und Aufgabe der Akteure des städtischen Verkehrs von N'Djamena

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Lage von N'Djamena

Abbildung 2: Die verschiedenen Entwicklungsphasen von N'Djamena

Abbildung 3: Flächennutzungsplan von N'Djamena

Abbildung 4: Räumliche Verteilung von Motorradtaxi-Standorten

Abbildung 5: Eine Minibus-Haltestelle auf der Avenue Charles de Gaulle.

Abbildung 6: Modal Split des städtischen Verkehrs in N'Djamena

Abbildung 7: Ein überalterter Fuhrpark mit Minibus-Fahrzeugen an einer Station in Dembé

Abbildung 8: Die für die Interviews ausgewählten Minibus-Linien

Abbildung 9: Analyse der Qualität des Angebots der Motorradtaxis nach den fünf herausgearbeiteten Kriterien

Abbildung 10: Eine Motorradtaxi-Station in Farcha

Abbildungen 11: Ein Motorradtaxi-Unfall auf der Avenue Charles de Gaulle in N'Djamena

Abbildung 12: Verkehrsunfälle in N'Djamena in den letzten zehn Jahren

Abbildungen 13: *Clandoman* befördern Körbe mit Waren.

Abbildung 14: Mangelnder Komfort der Minibusse

Abbildung 15: Struktur einer Organisation nach Bernoux

Abbildungen 16: Rolle und Aufgabe der wichtigsten Akteure im städtischen Nahverkehr in N'Djamena

Abbildung 17: Die Akteure des städtischen Verkehrs in N'Djamena

Abbildung 18: Die interviewten Fahrer der Motorradtaxis je nach Zeitspanne

Abbildung 19: *Clandomans* in Aktion in Farcha und Dembé

Abbildung 20: Präsenz von Kontrolleuren an den Stationen der Motorradtaxi

Abbildung 21: Die für die Interviews ausgewählten Minibusfahrer

Abbildung 22: Mitgliedskarte und Bestätigung über den täglichen Beitrag für Motorradtaxi-Fahrer

Abbildung 23: Systematisches Schema des städtischen Verkehrs in N'Djamena.

Abbildung 24: Motorradtaxi-Fahrer bieten ihren Fahrdienst am Eingang zum Markt von Farcha an.

Abbildung 25: Motorradtaxi-Fahrer auf der Suche nach Kunden, die gerade aus dem Minibus aussteigen

Abkürzungsverzeichnis

AFD: Agence Française pour le Développement

AMTA : Association des Motos Taxis du 1^{er} Arrondissement

APA : Press Agency

BCR : Brigade de la Circulation Routière

CNT : Conseil National des Transports

COOP – TUR : Coopératif des Transports Urbains et Interurbains du Tchad

DGTS : Direction Générale des Transports de Surfaces

DSTM : Direction des Services Techniques et Municipaux

FNSTUIT : Fédération Nationale des Transports Urbains et Interurbains du Tchad

FED : Fonds Européens de Développement

JT : Journal du Tchad

MATUH : Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et de l'Habitat

MIE : Ministère des Equipements et des Infrastructures

ONG. Organisation Non Gouvernemental

PDM : Programme de Développement Municipal

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

SNER : Société Nationale d'Entretien Routier

SNTH : Syndicat National des Transports Hayine

STUIT : Syndicat et Coopérative des Transports Urbains et Interurbains du Tchad

SYNAT : Syndicat National des Transports du Tchad

1. Einleitung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Analyse der Möglichkeiten und Grenzen der Bereitstellung von nutzergerechten Mobilitätsoptionen in N'Djamena, Hauptstadt der Republik Tschad. Insbesondere geht es darum, die Funktionsweise des Transportsystems der Motorradtaxis und Minibusse zu untersuchen. Prinzipiell wird diese Untersuchung auf das Akteurssystem fokussieren.

Die städtischen Verkehrsangebote, insbesondere die Motorradtaxis, sind noch weit davon entfernt, die Fortbewegung der Stadtbewohner zu verbessern, namentlich aufgrund ihrer vielfältigen Eigenheiten wie zum Beispiel der Staus, der Verkehrsunfälle, der Luftverschmutzungen, der Lärmbelästigungen (vgl. Ezzine 2000) (vgl. Gakenheimer 1999) (vgl. Cervero et al. 2007) .

In N'Djamena (Tschad) besteht der öffentliche Nahverkehr aus dem Angebot von zahlreichen privaten Kleinbusunternehmen. Sie bieten aber einen anarchischen Dienst an und können die Mobilitätsnachfrage in den peripheren Stadtgebieten nicht befriedigen. Als alternative Fortbewegungsart entstanden seit Ende der 1990er Jahre die „Motorradtaxis“ (vgl. Trans-Afrika 2009). Zwar erweitern die Motorradtaxis das Angebot im öffentlichen Verkehr, allerdings bestehen weiterhin Probleme wie mangelnde Verkehrssicherheit, mangelnder Komfort, Zufallstarife, fehlende Zuverlässigkeit oder schlechte Erreichbarkeit der Dienste.

Außerdem existiert im Tschad wenig Wissen über das Akteurssystem des städtischen Verkehrs der Motorradtaxis und Minibusse. Man bedenke die Schwierigkeiten der Forschung hierzu, insbesondere die Sammlung von Daten und Informationen von beteiligten Akteuren (vgl. Jemba 2012) (vgl. Aka, 1983). Auch wenn die Akteure des städtischen Verkehrs in N'Djamena (Tschad) ein Netzwerk gebildet haben, um sich miteinander auszutauschen und um wichtige Entscheidungen zur Lösung der aufgetretenen Probleme in diesem Netzwerk zu treffen, so erleichtert die Komplexität der Struktur dieses Netzwerks nicht dessen Untersuchung (vgl. PDM 2007) (vgl. Godard & Bamas 2002).

Auseinandersetzungen mit dem Thema „Verkehrssystem der Motorradtaxis und Minibusse“ sind nicht völlig neue Gedankengänge, aber sie bieten die Möglichkeit, Schlüsselfragen dieser Domäne vor allem die Akteurskonstellationen aus anderen Blickwinkeln und Perspektiven zu betrachten und zu analysieren (vgl. de Saint Laurent, 1998) (vgl. Sagbo, 2011).

Die Untersuchung des Akteurssystems des städtischen Verkehrs in N'Djamena (Tschad), vor allem der Minibusse und der Motorradtaxis, kann es ermöglichen, die Qualität des Services zu verbessern (vgl. Mahlstein 2009). Insbesondere geht es darum, die Rolle, die Interessen und die Aufgabe aller involvierten Akteure in diesem System aufzuzeigen, die Beziehungen, die diese untereinander haben, zu verstehen und die Konfliktpotenziale, die sich daraus ergeben, zu analysieren (vgl. Black 1981). Um diese Untersuchung ermöglichen zu können, stellt sich jedoch folgende Forschungsfrage: Was kann, unter Einbezug aller beteiligten Akteure, getan werden, um die Qualität des städtischen Nahverkehrs in N'Djamena zu verbessern?

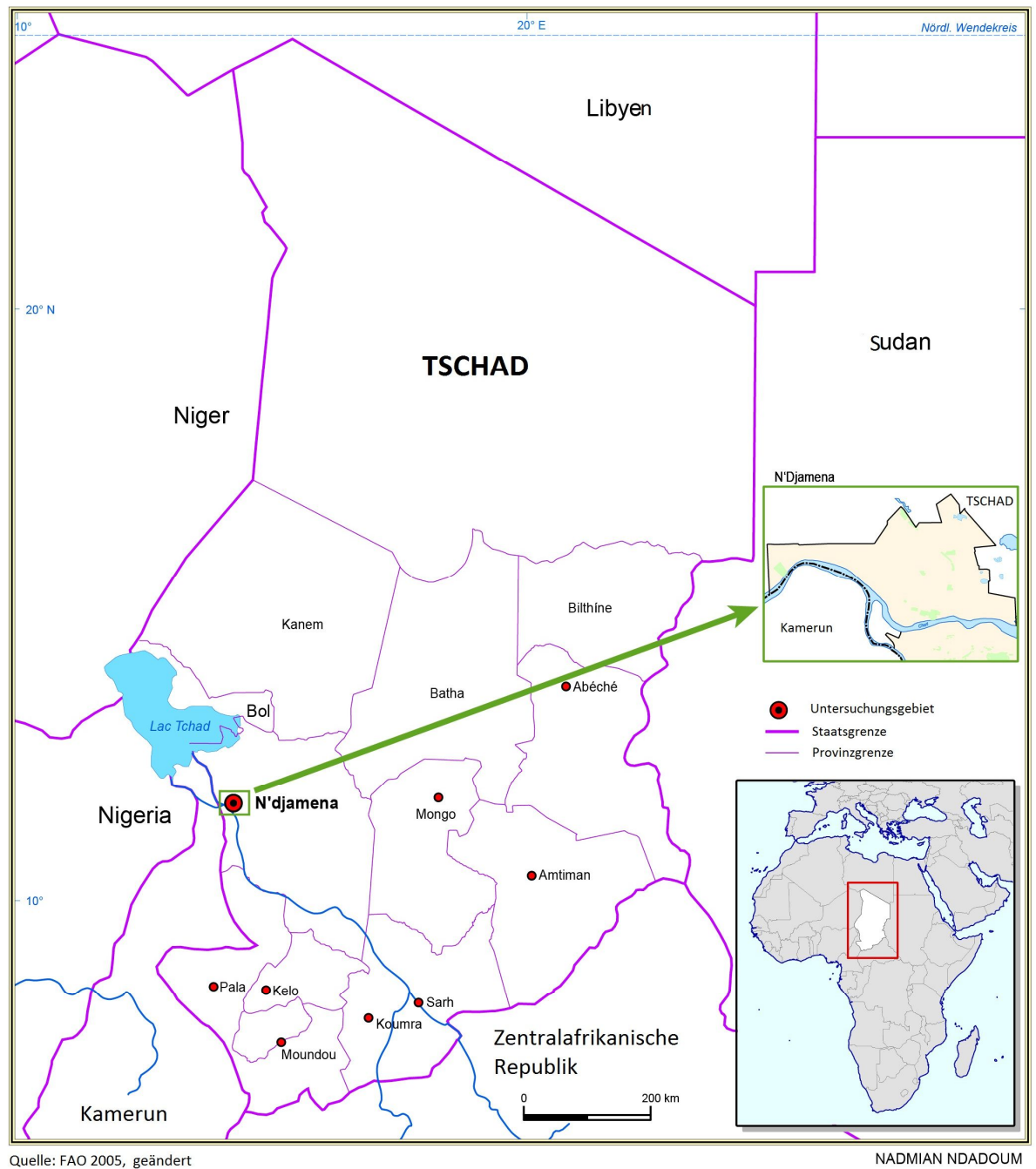


Abbildung 1 : Lage von N'Djamena

Erstellt von N. Ndadoum.

Aufbau der Arbeit

Diese Dissertation ist in sechs Kapitel aufgeteilt. Das **Kapitel 1** präsentiert den städtischen Kontext N'Djamenas (Bevölkerungswachstum und räumliches Wachstum). Das **Kapitel 2** stellt den städtischen Transportsektor vor (institutioneller Rahmen, aktueller Zustand der Infrastruktur, die vorhandenen Transportmittel). Im **Kapitel 3** geht es um die für die Datensammlung genutzten Methoden. Das **Kapitel 4** behandelt Fragen zur Qualität des Services. Das **Kapitel 5** analysiert das System des städtischen Nahverkehrs in N'Djamena. Vorschläge und Möglichkeiten zur Verbesserung des städtischen Verkehrs finden sich in **Kapitel 6**. Das **Kapitel 7** schließlich fasst die Ergebnisse dieser Dissertation zusammen und legt einen besonderen Schwerpunkt auf die Frage, was sie zum generellen Wissen über den städtischen Nahverkehr in N'Djamena beiträgt.

Motivation:

Das Thema „Motorradtaxi und Minibusse“ war Objekt mehrerer Forschungsarbeiten zu mehreren Städten in Subsahara-Afrika. Diese jedoch beschäftigten sich häufig mit Umwelt-Aspekten, vor allem mit Luftverschmutzung und Lärmbelastigungen (vgl. Bräuninger et al. 2012). Das Thema Akteurssystem taucht nur selten auf.

Im Tschad wird den Motorradtaxi, die zuerst in einigen anderen Städten des Landes und dann in N'Djamena in den 1990er Jahren aufkamen, trotz ihres Beitrages zur Mobilität und Fortbewegung der Einwohner selten eine besondere Aufmerksamkeit von Forschern und von Seiten der öffentlichen Hand zuteil; noch weniger befasst man sich mit der Organisation dieser Dienstleistung. Häufig werden sie nicht beachtet, obwohl sie die Fortbewegung der Einwohner erleichtern, vor allem derer, die in den im Kontext einer raschen Urbanisierung jüngst errichteten Stadtvierteln wohnen. Die Erreichbarkeit stellt für die Bewohner dieser Stadtviertel eine bedeutende Einschränkung und für die Behörden eine Herausforderung in der Raumplanung dar.

Nur eine sorgfältige und ausreichende Analyse des Akteurssystems des städtischen Verkehrs kann es ermöglichen, seine Funktionsweise, das heißt die Rolle der Akteure, ihrer Interessen und die Interaktionen, die sie untereinander im diesem System haben, besser zu verstehen und somit die Qualität des Angebots besser einzuschätzen. Diese Gründe und weitere, insbesondere die soziale und ökonomische Rolle der Motorradtaxi und Minibusse haben zur Auswahl des Themas geführt, das im Verlauf der vorliegenden Arbeit untersucht werden wird.

1.1. Der Forschungsgegenstand

Das vorrangige Ziel dieser Forschungsarbeit ist es, die Funktionsweise des Transportsystems der Motorradtaxi und Minibusse in N'Djamena zu verstehen. Zunächst müssen die beteiligten Akteure, ihre Rolle und Aufgabe innerhalb des Systems identifiziert und ihre Beziehungen untereinander verstanden werden. Schließlich werden die daraus resultierenden Konflikte analysiert.

Spezifisch geht es darum, zuerst die Hauptakteure zu identifizieren und zu verstehen, welche Beziehungen die öffentliche Hand einerseits mit den Verbänden und Gewerkschaften der Motorradtaxi bzw. Minibusse und andererseits mit den Fahrern unterhält; außerdem sind die Beziehungen zwischen den Vereinigungen und Gewerkschaften und den Fahrern der Minibusse und Motorradtaxi zu untersuchen. Kurz gesagt geht es darum, die Interessen und Beweggründe der öffentlichen Hand, der Motorradtaxi - und Minibus - Verbände und Gewerkschaften sowie der Fahrer dieser Verkehrsmittel zu ergründen und anhand der Beziehungen, die sie untereinander pflegen, ihre Positionen im System des städtischen Nahverkehrs zu bestimmen.

Bei den Minibus-Fahrern wie auch bei den Motorradtaxi-Fahrern sollten auch die Rahmenbedingungen, unter denen sie ihre Dienste erbringen, beachtet werden da die Qualität der Dienste davon abhängig ist. So zum Beispiel die Beachtung und das Funktionieren von geltenden Sicherheitsvorschriften sowie Bestimmungen zum Fahrkomfort und Geschwindigkeitsbegrenzungen, aber weiterhin auch die berufliche Eignung (Alter, körperliche Fähigkeiten, Moral, erhaltene Einweisungen/Wissensvermittlung, sozialer Status).

1.2. Der städtische Kontext von N'Djamena

Die vielfältigen Funktionen der Stadt N'Djamena haben eine große Zahl an Menschen, die vorher im Landesinneren wohnten und in die Hauptstadt zogen, die der einzige Ort für viele wichtige Dienstleistungseinrichtungen und das Zentrum der (städtischen) Entwicklung im Tschad ist. Diese Zuwanderungen haben nicht nur zum Wachstum der Bevölkerung von N'Djamena beigetragen, sondern auch, vornehmlich durch neue Siedlungen am Ortsrand, die räumliche Ausdehnung der Stadt beschleunigt.

Die städtische Dynamik von N'Djamena entzog sich größtenteils der Kontrolle durch die staatlichen Behörden. Sie wurde gleichermaßen „von oben“, das heißt durch die Mobilität der schon früher in den Wohnvierteln Ansässigen, erzeugt, wie auch „von unten“, das heißt durch die Zuwanderung von Menschen aus anderen Provinzen des Tschad, die ausgedehnte,

ungeplante Viertel errichtet haben (vgl. Jemba 2012). Letztere sind dann zum ursprünglichen städtischen Kern, der aus der Kolonialzeit stammt, hinzugekommen, was N'Djamena, wie auch anderen großen afrikanischen Ballungsgebieten, den Status einer sich rapide ausbreitenden Stadt eingetragen hat (vgl. Guézéré 2012). Vor allem in den nördlichen und südlichen Teilen N'Djamenas findet sich eine beachtliche Ausdehnung durch die Entstehung vieler neuer Viertel.

1.2.1. Demografisches Wachstum

Die Bevölkerung N'Djamenas wächst schnell und entwickelt sich auf exponentielle Art mit einer Wachstumsrate von ca. 5 bis 7 % pro Jahr (vgl. 2009). Tatsächlich bietet die Stadt mannigfaltige Möglichkeiten, insbesondere zum Arbeiten, für Handel, Bildung und Gesundheitsversorgung. Sie beherbergt ungefähr 40 % der Gesamtbevölkerung des Tschad (PDM 2004). Zwischen den Jahren 2000 und 2005 machten Zuwanderer zwei Drittel der Gesamtbevölkerung N'Djamenas aus. Personen, die hauptsächlich aus den angrenzenden Provinzen des Südostens und des Nordwestens stammen, haben die schnelle Ausbreitung der Stadt bis zu den Grenzen einiger umliegender Dörfer verursacht.

Die verschiedenen Ereignisse, welche die Stadt ertragen musste – die Bürgerkriege, vor allem der Krieg im Jahre 1979, und einige Epidemien - haben diese Entwicklung nicht sonderlich gebremst. Im Gegenteil, einige dieser Ereignisse haben vielmehr noch zum Wachstum der Bevölkerung von N'Djamena beigetragen. Zu nennen ist hier insbesondere die Dürre im Jahr 1984 im Sahel, die Wanderungsbewegungen Tausender Menschen aus diesen Gebieten in Richtung der Hauptstadt ausgelöst hat. Der Dezentralisierungsprozess, der in den 2000er Jahren begonnen wurde, ermöglichte es, die Stadtentwicklung in einigen Städten des Tschad in Gang zu setzen. Betroffen waren Städte wie Moundou, Sarh, Abéché, Ati und einige andere, die von einer großen Zahl von Universitäten, sozialpädagogischen Schulen und Krankenhäusern profitierten, was die Migrationsströme nach N'Djamena abgemildert hat.

Die Bevölkerung von N'Djamena weist eine große Ähnlichkeit mit der allgemeinen Bevölkerungsstruktur des Landes mit einem hohen Anteil an Jugendlichen und Erwachsenen auf. Die Altersspanne zwischen 15 und 64 Jahren repräsentiert 46,5 % der Gesamtbevölkerung (vgl. RGPH2 2009). Dies zeigt, dass die Mobilitätsbedürfnisse, nämlich vom Wohnort zur Schule, zur Arbeit, zum Markt und andere Wege, eine Tatsache sind. Diese Mobilitätsbedürfnisse werden unzureichend befriedigt, wenn man die prekären Infrastrukturen oder die fehlende Organisation des städtischen Verkehrswesens bedenkt.

Das Vorhandensein von Minibussen und Motorradtaxis hat dieses Problem noch lange nicht gelöst. Haushalte mit bescheidenem Einkommen kaufen zur Fortbewegung entweder ein Fahrrad, ein Mofa oder ein Motorrad. Diejenigen, die das nicht können, bewegen sich zu Fuß fort. Im Jahr 2000 lag der Anteil der Haushalte mit zweirädrigen Verkehrsmitteln bei 89 % (vgl. Group Huit 2000) (vgl. Acharya 2005). Durch das Bevölkerungswachstum entstehen zusätzlich neue Bedürfnisse, insbesondere in Bezug auf den Infrastrukturaufbau und die Raumplanung.

1.2.2. Die räumliche Entwicklung von N'Djamena

Das zeitliche und räumliche Wachstum der Stadt N'Djamena in Richtung Westen und Osten verlief nach einem radial konzentrischen Muster; Ausgangspunkt waren die Viertel Djambagato, Bololo, Klémat und Djamba-bahr (vgl. Jemba 2012). Die Stadt erstreckt sich auf einer Fläche von 20.000 Hektar. Unterstützt von politischen, sozialen und historischen Faktoren hat der Vergrößerungsprozess der Stadt N'Djamena ab 1947/1948 mit der Ausarbeitung des ersten Stadtentwicklungsplans begonnen, welcher die Stadt in zwei Teile teilte: die europäische oder koloniale Stadt rund um das „Lager der Märtyrer“ (heute „Platz der Nation“) und die einheimische Stadt im Osten (vgl. UN-Habitat 2009). Zur europäischen Stadt gehören Viertel wie Djambagato, Djamba-Bahr, Bololo, Klémat, Mardjan-Dafac oder Gardolé. In diesen Vierteln wohnten die hohen Funktionäre der kolonialen Verwaltung und einige lokale Eliten. Ein zweiter Ring, bestehend aus den Vierteln Naga I, Naga II, Ridina, Blabline, Ambassatna, Kabalaye, Ardep-Djournal, Sabangali, entstand ab 1960 bis 1970. Dieser Zeitraum korrespondiert mit den ersten Umzügen der Sara, Hadjarai, Massai und Kanembou, die in den Vierteln rund um den ersten Ring wohnten und die einen dritten Ring bildeten, der aus Vierteln wie Moursal, Paris-Congo, Amriguébé und Repos (1970-1980) besteht. Die Sorge um Zuwendung, moralische Unterstützung und Kontakt mit den Verwandten sind die vorwiegenden Gründe für diese Wohnmobilität (die Umzüge von einigen Ethnien von Stadtmitte nach Peripherie) (vgl. Iya & N'Dilbe 2006) (vgl. Sietchiping et al. 2012) (vgl. Silva 2012).

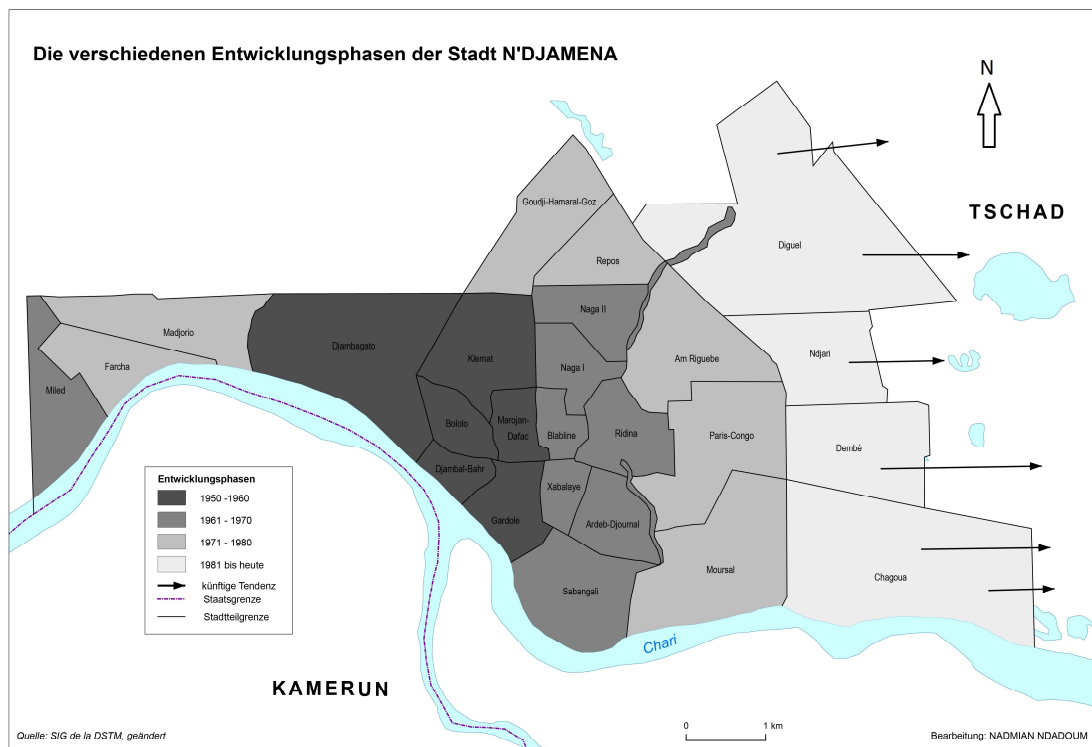


Abbildung 2 : Die verschiedenen Entwicklungsphasen von N'Djamena

Quelle: DSTM (siehe Abkürzungsverzeichnis) 2009, bearbeitet

Diese Wohnmobilität wurde befördert durch die Errichtung der Präsidentenstadt durch den ersten Präsidenten der Republik Tschad, François Tombalbaye, am süd-östlichen Ufer des Flusses Chari. Einige Einwohner hielten es für vorteilhaft, neben einem Präsidenten, der aus ihrer Region stammte, zu wohnen, um von gewissen Vorteilen zu profitieren, aber auch aus Vertrauensgründen. Die Zuwanderungen der Sara, die aus den südlichen Provinzen des Tschad kamen, haben ebenfalls zur Ausdehnung dieser Stadtviertel beigetragen.

Die gleichen Gründe, nämlich die ethnische Gruppenbildung, haben eine andere Umzugs-Bewegung ausgelöst; insbesondere die Sara und andere aus dem Süden des Tschad stammende Personen, die noch in den Vierteln Djambagato, Djamba-bahr, Bololo, Klémat, Mardjandafac lebten, verkauften oder vermieteten ihr Wohneigentum und zogen an den südwestlichen (Chagoua, Dembé, Djari) und nordöstlichen (Farcha, Madjorio, Milezi) Stadtrand. Einige der neuen Viertel wie Abena, Atrone, Gassi, Ambata sind auch aus der Initiative von Haushalten, die zuvor nicht zentral gelegenen Wohnraum mieteten und umzogen, um im eigenen Haus zu wohnen, entstanden.

Die erschwinglichen Kosten der Grundstücke in der Peripherie sind ein anderer Grund für diese städtische Dynamik.

Eine bestimmte Zeit lang erfordert die Besiedlung gewisser Viertel am Stadtrand kein administratives Eingreifen. Allein die traditionellen Anführer, gemeinhin Boulama genannt, sind zum Kauf oder Verkauf von Land befähigt. Diese besitzen traditionellerweise die Macht, über das Land zu entscheiden.

Außerdem erklären historische Gegebenheiten die räumliche Ausweitung der Stadt N'Djamena; zusätzlich kommen andere Faktoren wie die Zwangsräumungs-Kampagnen im Zuge der Realisierung von städtischen Restrukturierungs-Maßnahmen, der Planung neuer Verkehrswege oder Telefon-, Elektrizitäts- oder Wassernetze hinzu (vgl. Jemba 2012). Der jüngste illustrative Fall ist derjenige der Viertel Gardolé (heutiges Kinder- und Mütterkrankenhaus) und Paris Congo jeweils im dritten bzw. sechsten Stadtbezirk. Der Bau einer zweispurigen Brücke über den Chari im Jahr 2008 gab einen Anstoß für eine weitere Ausdehnung der Stadt im neunten Bezirk. Dies war lange Zeit nicht möglich gewesen, weil die einzige Brücke keine permanente und ununterbrochene Kommunikation zwischen den Vierteln am rechten und linken Ufer des Chari erlaubte (vgl. SSATP¹ 2000).

Früher mussten die Bewohner des neunten Bezirks häufig mit Staus auf der alten Chagoua-Brücke rechnen, wenn sie zu ihrem Dienstort gelangen wollten. Die Mehrzahl der Dienstleister und Büros befindet sich im zweiten Stadtbezirk. Andere Infrastrukturen, beispielsweise der Universitätscampus von Toukra, werden zukünftig weitere Impulse für die Stadtentwicklung am linken Ufer des Chari geben. Im Nordwesten, Südwesten und im Osten der Stadt wird die räumliche Dynamik stark und kontinuierlich sein. Im Nordosten jedoch ist sie langsamer beziehungsweise unmöglich wegen der Flughafen-Infrastruktur.

Das Stadtzentrum war für lange Zeit der einzige Anziehungspunkt für die Bewohner der umliegenden und peripheren Viertel. Dies ist jedoch nicht länger der Fall, vor allem aufgrund des Ausbaus der Infrastruktur mit Verwaltungen, Krankenhäusern, Hotels sowie Bildungseinrichtungen und sozialen Einrichtungen, der während der letzten fünf Jahre im Nordosten der Stadt, genauer gesagt im Viertel N'Djari, stattgefunden hat. Es handelt sich dabei um den Sitz des Verfassungsrates, die Bibliothek und das Nationalmuseum, das Krankenhaus der tschadisch-chinesischen Freundschaft, den Palast des 15. Januar, das Hotel Kempinski, das Ministerium für Öl, das Justizministerium, die Gäste-Villa (hier werden

¹ Programm zu Transportpolitik in Subsahara-Afrika.

einige Gäste während der internationalen Gipfelkonferenzen empfangen), das neue Krankenhaus, den Bau des Taiwan-Boulevard und das Waisenhaus (Atlas du Tschad 2012).

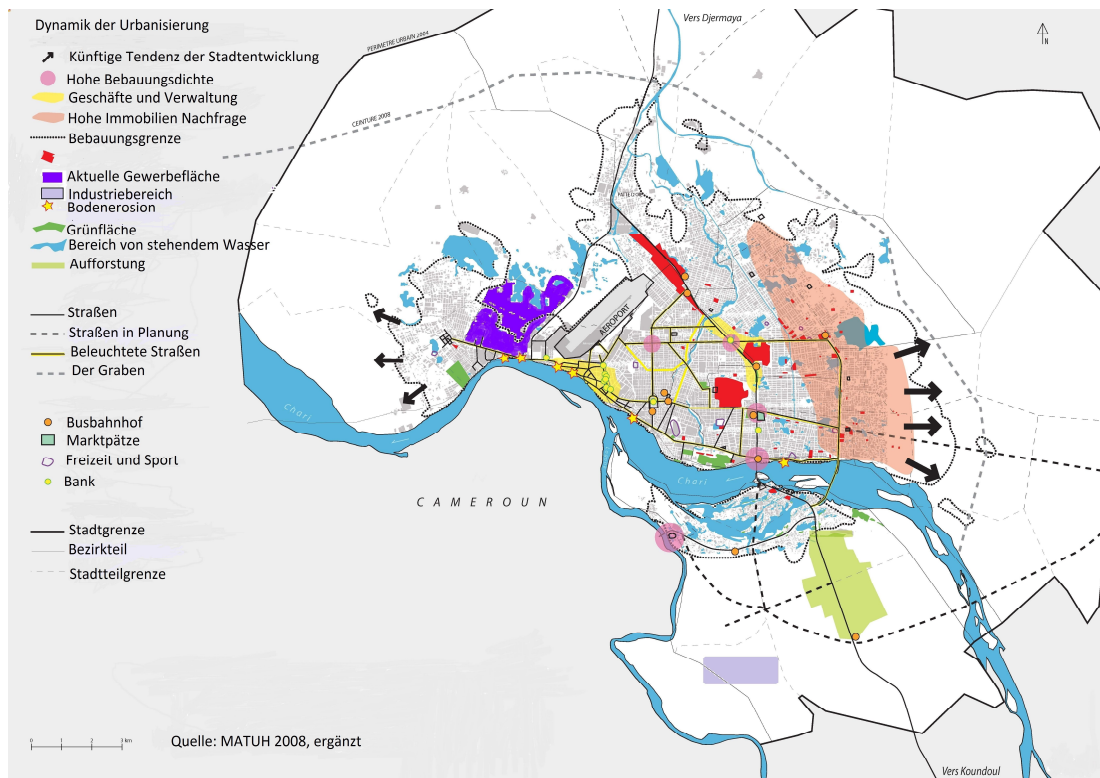


Abbildung 3 : Flächennutzungsplan von N'Djamena

Quelle: MATUH (siehe Abkürzungsverzeichnis) 2008, von N. Ndadoum bearbeitet.

1.3. Hintergrund

Anders als andere afrikanische Ballungsgebiete besitzt die Stadt N'Djamena keinen rechtlichen Rahmen zur Landnutzung für ihre ständig nach neuem Wohnraum suchende Bevölkerung (vgl. Todes 2012; Aderamo 2012).

Die Stadtpolitik ist durch die schwache Raumplanung und den städtischen Nahverkehr charakterisiert (vgl. Huneke 2007). Es existierten bis zum Jahr 1996, als auf der Grundlage einer Studie der *Groupe Huit* ein grundlegender Plan (Plan Urbain de Référence - PUR) eingeführt wurde, keine stadtplanerischen Dokumente zur Raumplanung. Dieses Dokument hat jedoch seinen referentiellen Charakter verloren, weil der Plan nicht vollständig umgesetzt wurde. Die in ihm gesetzten Ziele passen nicht mehr zur aktuellen Situation, in der sich die Stadt befindet. Diese Sorge hat im Jahr 2008 zur Konzeption und Ausarbeitung eines Rahmendokuments zur Stadtplanung in N'Djamena geführt.

Die unkontrollierbare und anarchische Ausweitung und Entwicklung der Randgebiete von N'Djamena in Richtung Westen, Südwesten und Osten erhöhen die Distanzen zwischen den neuen Wohnorten und den Verwaltungsgebieten. Sie betragen im Mittel ca. 20 Km zwischen dem Verwaltungszentrum und dem östlichen bzw. westlichen Stadtrand. Einige Bewohner aus den neueren Wohngebieten, nämlich aus Gassi, Angabo, Ambata, Karkandjéri oder Amsinéné, müssen jeden Tag durchschnittlich 1,9 (vgl. Studie der Groupe Huit² 2000) Wege auf sich nehmen, um zu ihrem Arbeitsort zu gelangen oder um soziale Dienste der Stadt in Anspruch zu nehmen.

Tatsächlich sind wichtige Infrastruktureinrichtungen wie Banken, Krankenhäuser, Schulen und einige Büros im Zentrum der Stadt gelegen. Die Dezentralisierungspolitik in den 2000er Jahren hat es in jüngster Zeit erlaubt, den Bau einiger administrativer Infrastruktureinrichtungen in Richtung der Viertel im Norden und Nordosten von N'Djamena in die Viertel Diguel und N'Djari zu verlegen. Jedoch ist dieser Prozess langsam und hilft nicht, die Mobilitätsproblematik einiger Bewohner der Stadtrandgebiete zu lösen. Die ungeplant errichteten Viertel sind zu einigen Zeiten im Jahr schwer zugänglich. Es gibt nicht nur eine ungenügende Anzahl an Straßen, sondern sie sind auch von zweifelhafter Qualität. Es sind unbefestigte Wege aus Lehm oder Sand, weswegen sie in niederschlagsreichen Zeiten unbenutzbar sind. Nur die Hauptstraßen sind aus Asphalt. Auf ihnen können die Minibusse zu jeder Jahreszeit fahren. Um die von ihnen bedienten Hauptstraßen zu erreichen, legen die Bewohner dieser Viertel mehrere Kilometer zwischen ihrem Wohnort und einer Minibus-Haltestelle zu Fuß zurück.

De facto gibt es keine Minibus-Haltestellen. Die Fahrer der Minibusse können überall entlang der Fahrtstrecke anhalten, um einen Kunden ein- oder aussteigen zu lassen. Die einzigen definierten Haltestellen sind die Endhaltestelle und die Abfahrtspunkte an den Märkten. Die Einführung der Motorradtaxis gegen Ende der 1990er Jahre scheint eine Lösung für die Mobilitätsprobleme in N'Djamena und vor allem in den Vierteln, in denen der Zustand der Straßen zu schlecht ist, zu sein. Zusätzlich zu ihrer Anpassungsfähigkeit in diesem Gelände sind die Motorradtaxis für einen geringeren Preis zu nutzen.

Obwohl der Personentransport mit Motorradtaxis andere ökonomische Aktivitäten, wie die Pflege und Reparatur oder den Ersatzteil- und Kraftstoffhandel, generiert, kann er keinen qualitativ hochwertigen Service bieten. Das wäre ein Service, der ein Minimum an Sicherheit,

² Internationales Forschungs- und Beratungsbüro für Raumplanung.

Komfort und Information garantiert. Komfort kann man schwerlich messen, aber man kann ihn am Zustand des Fahrzeugs und an den Rahmenbedingungen der Beförderung ablesen. Obwohl die Minibusse die Märkte bedienen, bieten sie keine Transportmöglichkeit für Fahrgäste, die mit Körben vom Markt kommen. Sie müssen während der ganzen Fahrt ihre Last auf dem Arm halten oder auf einem noch freien Sitzplatz ablegen. Diese Situation verursacht einen allgemeinen mangelnden Komfort. Zu dieser Anstrengung müssen sie noch den mangelnden Komfort aufgrund der veralteten Sitze, des Verschleißes am Fahrzeug oder der Überlast an Passagieren ertragen. Dies ist noch beschwerlicher, wenn sie bis zur Endstation mitfahren aufgrund der Last. Das Gleiche passiert mit den Motorradtaxi, die normalerweise für den Transport eines Passagiers ausgelegt sind, deren Fahrer aber manchmal zwei erwachsene Personen auf dem Rücksitz und ein Kind auf dem Tank sitzend mitnehmen muss, damit die Treibstoffkosten minimiert oder die Einnahmen maximiert werden. Gleichmaßen wird der Tank zeitweise als Gepäckträger für die Taschen der Passagiere genutzt.

Tatsächlich müssen sich die Passagiere der Motorradtaxi mit dem mangelnden Komfort während schneller Fahrten auf schlechten Straßen abfinden, bei denen sie sich so gut wie sie können an den Fahrer oder das Motorrad klammern, aus Angst, durch einen Stoß vom Motorrad geworfen zu werden. Diese beiden Transportmöglichkeiten, nämlich die Motorradtaxi und die Minibusse, bieten keine nennenswerte Sicherheit. Einige Unfälle, die den Fahrern von Minibussen und Motorradtaxi zuzurechnen sind, zeugen von ihren mangelhaften beruflichen Fähigkeiten. Das Verhalten der Fahrer, der Zustand der Fahrzeuge und die Missachtung geltender Regeln sind ebenso Gründe für die Unsicherheit im Straßenverkehr in N'Djamena.

Es existiert kein vertrauenswürdiges Informationssystem für die Passagiere der zwei genannten Transportmittel. Die Passagiere werden weder über den Fahrplan noch über die Strecke oder Verspätungen informiert. Nur die Endstationen werden zu Beginn der Fahrt durch den Fahrer-Lehrling mitgeteilt. Dies verkompliziert den Minibus-Service für einige Besucher. Tatsächlich müssen die Passagiere dem Fahrer oder seinem Lehrling ihren Ausstiegshalt entlang der Strecke mitteilen. Den Passagieren der Motorradtaxi stellt sich dieses Problem nicht, weil es hier einen Tür-zu-Tür-Service gibt. Die Minibusse und Motorradtaxi spielen eine große Rolle in der Ermöglichung von Mobilität in der Stadt N'Djamena, vor allem für die ärmsten Teile der Bevölkerung.

Dennoch stellt sich die Frage, wie erreicht werden kann, dass dieses System grundlegende Standards eines öffentlichen Dienstleistungsangebotes in Bezug auf Sicherheit, Komfort, Erreichbarkeit und ausreichende Information erfüllt.

1.4. Aktueller Forschungsstand zum urbanen Personenverkehr in Subsahara-Afrika

Forschungen zum Verkehrsangebot in Subsahara-Afrika begannen, nachdem einige Städte eine Krise mit dem Personenverkehr per Bus erlebt hatten. Tatsächlich war der Transport per Autobus der 1960er und 1970er Jahre, der dem westlichen Modell nachgebildet war, nicht erfolgreich (vgl. Godard 2002) (vgl. Bultynck 1998). Nach dem Misserfolg des Personenverkehrs per Bus entstanden viele andere informelle Transport-Möglichkeiten wie zum Beispiel die Minibusse, die Gruppentaxis oder die Motorradtaxis (vgl. Pucher et al. 2005). Die Funktionsweise dieser alternativen öffentlichen Verkehrsmittel hat viel Nachdenken darüber ausgelöst, vor allem in Verbindung mit den Problemen (keinen festen Preis, mangelnder Komfort, mangelnde Zuverlässigkeit), die sich daraus ergeben, aber auch im Hinblick auf ihre Komplementarität zum formellen öffentlichen Nahverkehr. Diese Reflexion betreffen das In-Gang-Setzen neuer Organisationsformen, die an den lokalen Kontext angepasst sind und diesen informellen Sektor integrieren können. In diese Richtung geht die Mehrzahl der Studien.

Einige Autoren verbinden den Misserfolg des Personentransports per Autobus mit dem Fehlen eines Regelungsrahmens, der ihm ermöglicht hätte, in Konkurrenz zu den Taxis zu gehen. Für sie war der bestehende institutionelle Rahmen zu strikt, und er machte es unmöglich, Kompetenzen zwischen den verschiedenen Akteuren aufzuteilen. Die gesamte Verwaltung des Nahverkehrs war in den Händen der öffentlichen Hand konzentriert, wodurch andere Akteure von jeder Form der Mitsprache oder Absprache ausgeschlossen waren. Der geltende Regulierungsrahmen war ein direktes Erbe aus der Kolonialzeit und korrespondierte nicht mit den lokalen Realitäten. In diesem Sinne argumentieren Autoren wie Kassi (2007), Godard und Teurnier (1992) oder auch Kumar und Barrett (2008). Sie verweisen auf die Notwendigkeit einer institutionellen Reform, um den Sektor besser zu organisieren. Sie schlagen insbesondere eine Verbesserung der Ausbildung der relevanten Akteure in den Bereichen der Planung, Verwaltung und Regulierung des städtischen Transportsektors vor, um die lokale Expertise zu stärken. In gleicher Weise schließen Dimitriou (1990) und Safier (2012) in ihren Arbeiten, dass die Entwicklung des Verkehrs in Subsahara-Afrika nicht ohne Wertschätzung und Integration der lokalen Ressourcen möglich ist, insbesondere der

Humanressourcen. Andere Autoren, wie Mandon (1993) oder Durand und Diouf (1980) verweisen auf die Schnellbusse in Dakar und die Matatus in Nairobi als Erfolgsbeispiele für die Integration des informellen Sektors.

Bedeutende Fortschritte sind in der Forschung zur Komplementarität zwischen formellem und informellem Sektor zu verzeichnen. Vor allem sei Iles (2005) erwähnt, der in seinen Arbeiten darlegt, dass die Komplementarität zwischen formellem und informellem Sektor von der Abstimmung der beteiligten Akteure dieser Sektoren auf allen Ebenen des Systems abhängig ist. Das Gleiche gilt für die Integration verschiedener informeller Transportmittel untereinander. Tatsächlich kann nur die Zusammenführung der Akteure im Rahmen einer Absprache helfen, Dysfunktionen des Systems zu vermeiden.

In jüngeren Arbeiten bestätigten Dimitriou und Gakenheimer (2011) sowie Trager (2014), dass der mangelnde Erfolg des informellen Personenverkehrs in Subsahara-Afrika nicht ausschließlich dem fehlenden Eingreifen der öffentlichen Hand in den Sektor geschuldet ist, sondern auch ein Mangel an Organisation unter den Akteuren selbst vorliegt. Auch wenn alle vorstehend angeführten Autoren in ihren Forschungsarbeiten den Misserfolg des informellen Transportwesens mit einem Desinteresse der Behörden, die ihre Rolle als Regulierungsinstanz für diesen Sektor nicht wahrnehmen, erklären, gibt es andere, die in dieser Unordnung einen Mangel an Abstimmung zwischen den direkt in das Angebot des informellen Personentransports involvierten Akteuren sehen. Es geht hier um nicht formelle genauso wie um formelle Akteure, nämlich die Minibus- und Motorradtaxi-Transportunternehmen wie auch die Verbände der Betreiber.

Diese Autoren haben in ihren Arbeiten versucht, den Misserfolg des informellen städtischen Verkehrs zu erklären, indem sie nur die Rolle der staatlichen Akteure als Regulierungsinstanz aufgezeigt haben. Sie haben ihre Untersuchungen jedoch nicht auf das gesamte System, insbesondere das Akteurssystem, fokussiert. Die Untersuchung des Akteurssystems in dem städtischen Verkehr in Subsahara-Afrika und in N'Djamena (Tschad) fehlt noch immer in den Arbeiten vieler Autoren. Die Akteursanalyse des städtischen Verkehrs ermöglicht es, die Rolle und die Interessen der involvierten Akteure besser zu verstehen, um die eventuell auftretenden Konfliktpotenziale in der Organisation zu vermeiden.

Nur die Organisation des sogenannten Subsistenz-Verkehrs kann es ermöglichen, den Service zu überblicken und ihn effektiv zu gestalten. Es ist notwendig, das System der

Akteure des Nahverkehrs in N'Djamena zu analysieren, um die Akteure zu identifizieren, ihre Rolle und Aufgaben in dem System zu verstehen, ihre Beweggründe und Motivationen sowie die Schwierigkeiten, denen sie bei der Ausübung ihrer Tätigkeit gegenüberstehen, kennenzulernen, die Beziehungen, die sie untereinander unterhalten, zu verstehen und daraus ihre Position in dem System festzustellen. Dies mündet in die folgende Forschungshypothesen.

1.5. Die Forschungshypothesen

Es konnten aus dem soeben Ausgeführten auf Basis der Analyse der Sekundärliteratur und aus Beobachtungen folgende Hypothesen generiert werden, um diese Akteure zu identifizieren und die Funktionsweise des Transportsystems besser kennenzulernen und zu verstehen.

Der erste Schritt des wissenschaftlichen Prozesses besteht in der Aufstellung von erklärenden Hypothesen, das heißt von Aussagen, die eine Erklärung für das untersuchte Phänomen formulieren und ein Schema entwerfen, das geeignet scheint, die Erklärung der Realität zu vereinfachen: Nur diese Annahmen und Hypothesen erlauben es, eine Auswahl aus der Vielfalt der möglichen Beobachtungen zu treffen. Dazu ist es notwendig, dass diese Annahmen und Hypothesen klar und explizit sowie in sich kohärent sind und, soweit möglich, eine strukturierte und logische Einheit bilden (vgl. Bailly & Beguin 1998).

Tatsächlich verweist die vertiefte Analyse der Forschungsliteratur auf Funktionsstörungen in der Organisation der Mobilität in N'Djamena. Diese Funktionsstörungen sind zum einen dem Mangel an Kommunikation unter den Akteuren, die an dieser Organisation beteiligt sind, geschuldet, zum anderen dem klaren Fehlen einer Rollenverteilung der einzelnen Akteure im System. Um auf die Forschungsfrage zu antworten, werden folgende Hypothesen aufgestellt:

- Die verschiedenen am Angebot des städtischen Transportwesens beteiligten Akteure, nämlich die öffentliche Hand, die Betreiber der Motorradtaxi und der Minibusse, die Verbände der Motorradtaxi und Minibusse, die Fahrer der Motorradtaxi und der Minibusse, die Lehrlinge der Minibusse und die Nutzer, bilden ein System, in dem die Akteure in spezifischen Beziehungen zueinander stehen, die formal nicht oder nur wenig geregelt sind.

- Die Fahrer der Motorradtaxi und Minibusse organisieren sich in Verbänden und Gewerkschaften und haben unterschiedliche Arbeitsrhythmen, was an den Motiven ihrer Handlungen liegt.

2. Überblick: Der städtische Verkehrssektor in N'Djamena

Als großes Land im Herzen Afrikas musste der Tschad Jahrzehnte innerer und äußerer Unruhen erleben, welche seine Entwicklung im Allgemeinen und die des städtischen Verkehrs im Besonderen verzögert haben (vgl. Trans-Africa 2009). Obgleich von Anfang an eine strategisch wichtige Stadt mit militärischer Funktion, hat N'Djamena seine Entwicklung erst in den 2000er Jahren begonnen. Ein ernst zu nehmender öffentlicher Nahverkehr existierte bis in die 1970er Jahre hinein nicht; zwei Busunternehmen, *Uni Tchadienne* und die *Société Libanaise de Transport Urbain* scheiterten nach nur wenigen Jahren Betrieb. Um sich dieser Situation anzupassen, begannen einige private und halböffentliche Unternehmen, ihr Personal, vor allem die Beschäftigten, die in Vierteln am Stadtrand wohnten, mit Lastwagen oder Bussen zu befördern. Fahrgemeinschaften als andere Möglichkeit der gemeinschaftlich organisierten Fortbewegung waren aufgrund der nicht ausreichenden Versorgung mit Taxis und Minibussen bis in die 1990er Jahre sehr weit entwickelt. Durch sie konnte der Besitzer eines Fahrzeugs, der in einem außerhalb gelegenen Stadtviertel wohnte, die Arbeitnehmer aus seiner Nachbarschaft zum Arbeitsort mitnehmen. Das Fahren per Autostopp war im studentischen Milieu und bei den Angehörigen einiger Berufssparten ebenfalls recht verbreitet. Es waren vor allem die Personen mit bescheidenem Einkommen, die häufig keinen Zugang zu gemeinschaftlichen Beförderungsmöglichkeiten oder keine Möglichkeit, sich ein Fortbewegungsmittel zu kaufen, hatten, und die diese Möglichkeiten nutzten. Diese Gemeinschafts-Transportmittel verschwanden nach und nach aufgrund der Tatsache, dass einige Stadtrandgebiete nun von Minibussen angefahren wurden (vgl. Palkoubou 1992).

Die Motorradtaxis sind in den 1990er Jahren als Antwort auf die ungenügende Versorgung mit Minibussen und Taxis aufgekommen. Zu Beginn bedienten nur ca. 16.000 Motorradtaxis einige Städte des Tschad, einschließlich N'Djamena (vgl. Trans-Africa 2009). Dennoch spielte diese Fortbewegungsart in N'Djamena wie auch in einigen Städten des Tschad wie Léré, Pala, Bongor eine wichtige Rolle. In N'Djamena beträgt die Zahl der in Betrieb befindlichen Motorradtaxis ca. 6.000 Motorräder (vgl. MIE 2011).

2.1 Die Situation des städtischen Transports vor der Kolonialzeit

Die Stadt N'Djamena hatte bis zur Unabhängigkeit eine militärische Funktion und zählte weniger als 10.000 Einwohner (vgl. RGPH 2009). Sie bestand aus dem europäischen Viertel, das zugleich als Stadtzentrum galt. Dabei handelte es sich um die Ortsteile Djambagato, Djambal-Bahr, Bololo und Klémat. Die Verwaltung beschränkte sich auf Dienste wie die Post, die Gendarmerie, das Rathaus und die Präfektur. Tatsächlich war es eine Übergangs-

Verwaltung zwischen der Kolonie und der Metropole. Außer einigen Funktionären der Kolonialverwaltung und ihrer Mitarbeiter, die Militärfahrzeuge nutzten, um sich fortzubewegen, war der Rest der Fortbewegungen nur rudimentärer Art. Zu Fuß gehen war die am meisten und vor allem durch die Mitarbeiter der Kolonialverwaltung genutzte Fortbewegungsart. Arbeits- und Wohnorte waren nicht weit voneinander entfernt. Karren mit Zugtieren waren weit verbreitet und ermöglichten es, die Märkte und umliegenden Dörfer anzufahren (vgl. SSATP 2010).

2.2 Die Situation des städtischen Transports nach der Kolonialzeit

Das Erreichen der Unabhängigkeit des Tschad wurde von öffentlichen Anstrengungen in allen Wirtschaftssektoren begleitet, vor allem im Transportwesen. In diese Zeitspannen fiel die Gründung zweier öffentlicher Busunternehmen. Es handelte sich um die *UNI TCHADIENNE*, gegründet im Jahr 1970, und die *Société Libanaise de Transport Urbain*, gegründet im Jahr 1972. Nach einigen Jahren Betrieb waren diese Unternehmen, aufgrund des importierten Geschäftsmodells, aber auch wegen der schwachen Nachfrage mit Krisen konfrontiert (die Entfernungen zwischen Wohngebieten und Arbeitsgebieten sind nicht groß, sodass zu Fuß gehen die am meisten genutzte Fortbewegungsart war). In den 1960er Jahren hatte N'Djamena eine einzigartige Funktion. Heutzutage ist die Stadt, zusätzlich zu ihrer politischen Rolle, Sitz der großen administrativen und finanziellen Institutionen; sie beherbergt Oberschulen und die Universität, Krankenhäuser und einige industrielle Unternehmen.

Diese verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse wurden zunächst von den Taxis zu Beginn der 1980er Jahre, dann von den Minibussen und, in jüngerer Zeit, von den Motorradtaxis seit den 1990er Jahren herum befriedigt (vgl. Ndadoum 2002). Verschiedene Fortbewegungsmittel bedienen die Nachfrage nach städtischen Transportmöglichkeiten, sie bieten aber keinen qualitativ hochwertigen Service an.

2.3. Der institutionelle Rahmen

Der institutionelle Rahmen des städtischen Verkehrs in N'Djamena wird von mehreren Akteuren gebildet, von denen im Folgenden unter anderem die Generaldirektion des Straßenverkehrs (*Direction Générale des Transports de Surfaces, DGTS*), die Gemeinde N'Djamena und das Ministerium für Raumplanung, Städtebau und Wohnungswesen (*Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et de l'Habitat, MATUH*) genannt werden.

- Die DGTS ist dem Ministerium für Infrastruktur und Transportwesen beigeordnet. Die Kompetenzen der DGTS bezüglich der Verwaltung des städtischen Nahverkehrs werden in der Verordnung N° 061/MI/SG/DGTS/2006 geregelt. Ihre Aufgaben bestehen in der Konzeption, Anwendung und Kontrolle der geltenden Vorschriften, erstrecken sich aber auch über den städtischen Verkehr hinaus auf die zwischenstädtische Personen- und Güterbeförderung. Der Wille, ein wirksames Management des städtischen Verkehrssektors zu sichern, hat dazu geführt, dass die DGTS eine innerorganisatorische Unterabteilung für den städtischen Nahverkehr eingerichtet hat. Diese Verwaltungseinheit ist im Ministerium für Infrastruktur und Transportwesen und in Abstimmung mit den anderen institutionellen Akteuren für alle Fragen zuständig, die mit der Organisation und dem Management des städtischen Verkehrs zusammenhängen. Diese Rolle erweist sich allerdings in der Umsetzung als schwierig, insbesondere wegen des Mangels an ausreichenden Kenntnissen zu diesem Bereich und zu den Problemen, die mit dem städtischen Verkehr zusammenhängen. Die Unterabteilung des städtischen Nahverkehrs beteiligt sich nur selten an der Ausarbeitung, Anwendung und Kontrolle der geltenden Verordnungen wie auch an jedem anderen Problem, das mit dem städtischen Verkehr zusammenhängt. Andere Gründe für die Schaffung geeigneter vorschriftsmäßiger Rahmen für den städtischen Verkehr sind zudem die vielfältigen institutionellen und administrativen Fragmentierungen, die sich innerhalb des Ministeriums für Infrastruktur und Transportwesen finden lassen. Tatsächlich bewirken die häufigen administrativen Reformen (Tätigkeitsänderung einiger Funktionäre), die mit einer Neuverteilung der Rollen und Aufgaben der Akteure einhergehen, eine Schwächung dieses Ministeriums.
- Obwohl sie ein sehr wichtiger Akteur in der Verwaltung des städtischen Verkehrs ist, interveniert die Gemeinde N'Djamena bei der Ausarbeitung von Vorschriften nur sehr selten. Die Instandhaltung der Verkehrswege und einiger Abwassernetzwerke ist ihre vorrangige Aufgabe. Diese Rolle ermöglicht es ihr, Steuern und Abgaben zu erheben. Das Gesetz N° 002/PR/2000 definiert die Aufgabe der Gemeinde N'Djamena, die unter anderem die Konzeptionierung und Realisierung von Plänen des städtischen Verkehrs, den Bau und die Instandhaltung der städtischen Verkehrswege sowie den Bau und die Instandhaltung von Busbahnhöfen umfasst. Allerdings sieht die Situation in der Realität anders aus. Es ist das Ministerium für Infrastruktur und Transportwesen, das in alles eingreift, was

mit der Konstruktion der Infrastruktur für den städtischen Verkehr zu tun hat. Obwohl sie über eine Direktion für technische und kommunale Dienste verfügt, die mit der Realisierung der Infrastruktur der urbanen Verkehrswege betraut ist, erfüllt die Gemeinde N'Djamena ihre Aufgaben nicht vollständig, da sie nicht über genügend qualifiziertes Personal verfügt. In der Praxis sind also nur wenige der genannten Aufgaben an die Gemeinde N'Djamena übertragen. Für die Konzeptionierung und Realisierung der städtischen Infrastruktur sind einzig das Ministerium für Infrastruktur und Transportwesen sowie das Ministerium für Raumplanung zuständig. Allerdings wird die Kommune oft beteiligt, wenn es um Planungen im Rahmen der Erstellung von Stadtentwicklungsplänen geht. Auch wenn sich die Rolle der Kommune N'Djamena auf technische Interventionen in das städtische Verkehrsnetz beschränkt, so greift sie doch sehr aktiv in die Zuweisung und Nutzung der Minibus-Linien ein (in Übereinstimmung mit den Gewerkschaften vergibt die Gemeinde N'Djamena jedem Fahrzeug eine Identifikationsnummer).

- Das Ministerium für Raumplanung, Städtebau und Wohnungswesen (MATUH) spielt eine sehr wichtige und wachsende Rolle bei der Verwaltung des städtischen Nahverkehrs in N'Djamena. Obwohl es nicht direkt eingreift, ist diese Rolle keineswegs unerheblich. Sie besteht, nach Abstimmung mit den erwähnten institutionellen Akteuren, in der Ausarbeitung von Dokumenten zur Stadtentwicklung und Stadtplanung. Die Rolle des Ministeriums ist im Dekret N° 780/PR/PM/2008 über die allgemeine Struktur der Regierung geregelt. Im Gegensatz zum Ministerium für Infrastruktur und Transportwesen nimmt das MATUH nicht direkt an dem Aufbau der urbanen Infrastruktur teil. Seine Aufgabe besteht vielmehr in der Planung der Entwicklung dieser Infrastruktur im öffentlichen Raum. Das MATUH stellt einen rechtlichen Rahmen für die Entwicklung der Infrastruktur des städtischen Transports bereit.

2.4 Analyse des aktuellen Zustandes der Verkehrsinfrastrukturen

Die urbanen Verkehrswege sind insofern ein wesentlicher Teil der städtischen Verkehrssysteme, als dass sie eine notwendige Vorbedingung für das Fahren verschiedener Fahrzeuge darstellen. Die Beschaffenheit und der Zustand der Straßen-Infrastruktur bedingen mit einer Art Selektions- oder zumindest Förderungs-/Abschreckungsprozess sehr stark die Fortbewegungsformen, die sich auf ihnen entfalten (vgl. Godard 2002).

Der Zustand der Verkehrswege ermöglicht es auf der einen Seite, gewisse Fortbewegungsformen aus bestimmten Gegenden zu verbannen, auf der anderen Seite ihre Ausbreitung zu fördern. In N'Djamena war die Mehrheit der Straßen ein Resultat der Strukturierungsbemühungen einer anarchischen Inbesitznahme des Raumes. Die Bevölkerung besetzt zunächst die Flächen und erst danach kommt die öffentliche Hand, um die „Grenzen“ abzustecken. Diese anarchische Besetzung ist insbesondere das Ergebnis der Nicht-Einhaltung von Bestimmungen zur Stadtplanung.

Diese Bestimmungen sind das Erbe der Kolonisation, und sie passen nicht zu den heutigen Kontexten. Vor der Unabhängigkeit des Landes waren die Verkehrswege das Werk des Kolonisators. Sie beschränkten sich auf die Avenue des Präsidenten François Tombalbaye, heute Avenue Charles De Gaulle, und auf die Avenue Mobutu. Das Ziel war es, N'Djamena mit den Städten im Süden, Osten und Westen zu verbinden. Diese Straßen bilden wie zur damaligen Zeit auch heute noch die Hauptverkehrsachsen.

2.4.1 Das Netz der Motorradtaxis und Minibusse

Im Tschad sind nur die Fernstraßen befestigt. Im Jahr 2002 begann jedoch die Entwicklung des städtischen Straßennetzes in einigen tschadischen Städten, vor allem in N'Djamena, wo sich insgesamt 138 Km, das sind 67 % der 206 Km asphaltierten Verkehrswege des Tschad, befinden (vgl. MIE³ 2011). Es gibt keine gesonderten Fahrstreifen für Minibusse und Motorradtaxis. Diese teilen sich die städtischen Straßen mit den anderen Verkehrsmitteln.

Hinsichtlich des Ausbaus von Straßen, die die Stadtteile direkt miteinander verbinden, weist das Rahmendokument für die Stadtplanung N'Djamenas 2008 Schwächen auf, da es die Bedürfnisse anderer Straßenbenutzer in den Straßenbau nicht einbezieht. Die Stadt hat sich in einem kreisförmigen Muster entwickelt. Dies bietet den Minibussen keine Gelegenheit, von einem außerhalb gelegenen Viertel zum anderen zu fahren, ohne das Zentrum zu passieren. Neue Minibuslinien wurden kürzlich geschaffen, um bestimmte Stadtviertel miteinander zu verbinden. Zu nennen sind hier die Linien Abena-Atrone-Gassi, Gassi-Kamnda, Kamnda-Boutalbakar (siehe Abbildung 8).

Die Ausbau- und Restrukturierungsarbeiten, welche die Stadt in den letzten fünf Jahren unternommen hat, haben zur Veränderung einiger Linien beigetragen. Dies ist der Fall

³Ministerium für Infrastruktur und Ausstattung
1 Euro = 655 F CFA

bei der Verlagerung des Dembé-Marktes zu einem anderen Standort in Abena. Dieser Markt ist eine wichtige Zwischenstation zwischen dem zentralen Markt und den Stadträndern im Norden, Nordwesten und Süden der Stadt. Der Dembé-Markt spielt eine wichtige Rolle für das Angebot an und die Nachfrage nach Minibussen auf den Linien von Dembé in außerhalb gelegene Viertel wie Amtoukoui, Diguel, Kamnda, Abena, Gassi oder Boutalbakar. Da der Dembé-Markt umgebaut und ausgelagert wird, ist zu erwarten, dass diese Linien in Zukunft immer weniger genutzt werden, was eine sofortige Verringerung des Angebots als Folge haben könnte.

Allgemein werden die Minibuslinien von der Kommune N'Djamena oder von den Verbänden geleitet. Letzteres betrifft vor allem die Minibus-Fahrervereinigung „Moufta“. Die Mitgliedschaft in einem Verband geschieht mittels Zahlung einer Summe, deren Höhe zwischen 10.000 und 20.000 F CFA⁴, das sind 15 bis 30 Euro, variiert. Nach dem Beitritt teilt der Verband dem Minibus-Fahrer eine Nummer zu, mit der er eine Linie betreiben kann. Der Verband ordnet jeder Linie einen *coxeur* oder einen Gehilfen zu, der damit beauftragt ist, die Abfahrten am Beginn der Linien einzuordnen. Die *coxeurs* werden mit einer Art Kommission bezahlt, die „mandat“ heißt und sich zwischen 100 und 200 FCFA bewegt. Das sind ungefähr 0,10 bis 0,40 Eurocent bei Abfahrt jedes Fahrzeugs (vgl. Diouf 2002).

Eigene Fahrspuren oder sogar Straßen für die Motorradtaxis gibt es nicht. Die Motorradtaxis fahren im Allgemeinen die Viertel an, indem sie Nebenstraßen nehmen. Ihr Dienst erfolgt von Tür zu Tür. Man kann sie vor allem in den Stadtrandgebieten oder jüngeren Siedlungen finden, die unterausgestattet sind und in denen der Zugang zu anderen Verkehrsmitteln schwierig ist. Deswegen gibt es nur in eingeschränktem Umfang feste Linien. Von Zeit zu Zeit nehmen sie allerdings auch die großen, überwiegend asphaltierten Hauptstraßen, wo sie sich an den Kreuzungen der Stadt aufstellen, um für die Kunden leicht auffindbar zu sein. Punktuell positionieren sich zudem einige vor öffentlichen Gebäuden, nachdem sie einen Kunden zu seinem Zielort gebracht haben und warten auf dessen Rückkehr, oder sie warten auf die potenzielle Kunden, die in die Richtung Peripherie oder außerhalb gelegene Viertel fahren möchten. Dies geschieht um eine leere Rückkehr zu vermeiden.

⁴Communauté économique monétaire des Etats d'Afrique de l'ouest et du centre – Ökonomisch-monetäre Gemeinschaft west- und zentralafrikanischer Staaten



Abbildung 4: Räumliche Verteilung von Motorradtaxi-Standorten

Quelle: Eigene Umfrage, März 2013.

Die Abbildung 4 zeigt die räumliche Verteilung von Motorradtaxi-Standorten. Vor allem konzentrieren sich die Standorte in den peripheren Stadtgebieten und in einigen östlich, westlich und nordwestlich gelegenen Vierteln. Es sind mehrheitlich Straßenkreuzungen, und in der Nähe befinden sich Märkte wie der Zentralmarkt, der Mil-Markt, der Diguel-Markt, der Atrone-Markt und der Abena-Markt und der Farcha-Markt. Die „clandomans“ (Motorradtaxis), die man dort antrifft, sind diejenigen, die gerade einen Kunden abgeliefert haben und für die Rückfahrt auf einen anderen Kunden warten. Dies geschieht, um eine leere Rückfahrt zu vermeiden.

Das Motorradtaxi spielt eine sehr wichtige Rolle bei der Anbindung der Stadtviertel untereinander, insbesondere zwischen halbzentralen und peripheren Vierteln. Dies sind die Viertel im Osten, Westen und Nordwesten der Stadt N'Djamena. In diesen Stadtteilen sieht man sie an fast allen Kreuzungen und ebenso an den Straßenecken, wo sich die Bewohner treffen und austauschen.

2.4.2 Die Haltestellen

Auf den Fahrtstrecken der Minibusse gibt es keine festen Haltestellen. Die einzigen Haltepunkte sind die Endhaltestelle und spezifische Orte wie die Märkte. Die Kreuzungen sind verlässliche Haltepunkte. Die Kommune hat Schilder entlang einiger Verkehrsachsen aufgestellt, um dadurch Stationen zu markieren, aber das funktioniert nicht gut. Die Nutzer der Minibusse warten auf die Fahrzeuge an irgendwelchen Orten auf der Strecke, was zu einem beliebigen Anhalten führt und das die Regelmäßigkeit, ein wichtiges Kriterium für die Bewertung der Qualität des städtischen Verkehrsangebotes, durcheinander bringt (vgl. Durand/Diouf 1980).

Auf gleiche Art und Weise hält der Fahrer des Minibusses an irgendwelchen Orten an, um der Bitte eines Passagiers, auszusteigen, nachzukommen. Es reicht aus, wenn der Passagier, der aussteigen will, dies dem Lehrling mitteilt, welcher dann wiederum dem Fahrer den gewünschten Halt mittels einiger Schläge an die Wand des Fahrzeugs signalisiert. Der Fahrer schert dann aus dem Verkehr aus und hält, manchmal sehr abrupt, an, um einen Kunden ein- oder aussteigen zu lassen, ohne die anderen Nutzer der Straße vorzuwarnen. Auch daraus resultieren viele Verkehrsunfälle.

Tatsächlich sind in N'Djamena nur die Hauptverkehrsachsen durch die Minibusse angebunden. Dies sind Verkehrsachsen, welche die Märkte miteinander verbinden, wie die Avenues Charles de Gaulle oder Avenue Mobutu und ihre Verlängerungen bis zum Stadtrand sowie einige Umgebungsstraßen. Der Bau von Haltestellen wird die unerwünschten Halte noch lange nicht lösen. Die Regelmäßigkeit könnte jedoch erhöht und der Zeitverlust verringert werden. Tatsächlich müssen einige Stadtbewohner, um eine Haltestelle zu erreichen, zunächst ungefähr ein bis zwei Kilometer zu Fuß gehen. Auf einigen Straßen wie auf der Avenue Charles de Gaulle kommt das unerwünschte Anhalten der Busse zu den Staus hinzu, was die Dauer der Fahrt noch verlängert. So muss man die Linie vom Mil-Markt nach Dembé (Leprosorium), die 4,8 Km lang ist, in eineinhalb Stunden zurücklegen, obwohl sie regulär in 29 Minuten zu schaffen wäre (vgl. Groupement EGIS – Louis Berger 2011).

Die Passagiere der Minibusse müssen jedes Mal, wenn sie diese Fahrzeuge benutzen, mit einer Reihe von Unannehmlichkeiten rechnen, insbesondere mit den alltäglichen Pannen. Das Aufkommen der Motorradtaxi in diesem System hat dazu beigetragen, dass die Haltestellen besser funktionieren. Im Allgemeinen versorgen die Motorradtaxi die Stadtviertel. Sie nutzen weniger die Hauptverkehrsachsen, auf denen die Minibusse operieren,

um Konflikte mit den Fahrern der Minibusse zu vermeiden. Die Motorradtaxis ermöglichen es den Einwohnern der zentral und nah am Zentrum gelegenen Viertel, einfacher zu den Hauptverkehrsstraßen zu gelangen, wo sie in den Minibus steigen können.



Abbildung 5: Eine Minibus-Haltestelle auf der Avenue Charles de Gaulle. Das Fehlen geeigneter Einrichtungen für die Minibus-Haltestellen macht sie für die Passagiere und die Fahrer weniger nutzbar (Foto: N. Ndadoum 2013).

Tatsächlich hat die Gemeinde N'Djamena bislang nicht übermäßig viel für die Sensibilisierung und Information der Minibus-Fahrer im Sinne eines guten Funktionierens der provisorischen Haltestellen getan. Daher stellt sich eine Informationskampagne für die Passagiere in Bezug auf diese Haltepunkte als notwendig heraus. Sie müssten dazu gebracht werden, zu verstehen, dass dies die einzigen Orte sind, an denen man auf den Minibus wartet oder aus ihm aussteigt. Sind diese Haltestellen auch provisorisch, das heißt nicht aufgebaut. Es bleiben dennoch einige Aufbaumaßnahmen zu ergreifen, um die wartenden Fahrgäste der Minibusse vor der Witterung, insbesondere vor großer Hitze oder starkem Regen, zu schützen und ein Minimum an Beleuchtung vorzusehen. Die nächtliche Beleuchtung an Haltestellen

kann es ermöglichen, die wartenden Fahrgäste der Minibusse Aushänge oder Werbungen lesen lassen zu können (vgl. Iles 2005).

2.4.3 Die vorhandenen Verkehrsmittel

Es fällt schwer, eine klare Vorstellung vom Fuhrpark der Minibusse und Motorradtaxis zu erhalten. Die verfügbaren Statistiken beruhen nur auf Schätzungen. Eine Studie der Gruppe EGIS-Louis Berger vom Juli 2011 schätzt den gesamten Fuhrpark des Tschad auf 200.000 Fahrzeuge, davon 46 % Motorräder, 23 % Pkw, 10 % Minibusse, 9 % Fahrräder, 8 % Taxis, 3 % Lkw und 1 % andere nicht motorisierte Fahrzeuge. Der gleichen Studie zufolge wird der Minibus-Fuhrpark in N'Djamena auf 2.500 Fahrzeuge geschätzt, wovon 1.500 für den städtischen Transport genutzt werden. Der Motorradtaxi-Fuhrpark umfasst ca. 6.000 Motorräder (MIE 2011). Trotzdem sind dies nur Schätzungen, die von der Realität vor Ort weit entfernt sind. Der Präsident des Motorradtaxi-Verbands des fünften Bezirks erklärt dies in einem Interview: *„Es ist schwierig, eine genaue Anzahl der Motorradtaxis anzugeben. Allerdings registrieren die Motorradtaxi-Verbände durchschnittlich fünf bis zehn neue Beitritte pro Tag“* (Abderahmane 2013, mündliche Quelle).

Modal Split des städtischen Verkehrs in N'Djamena

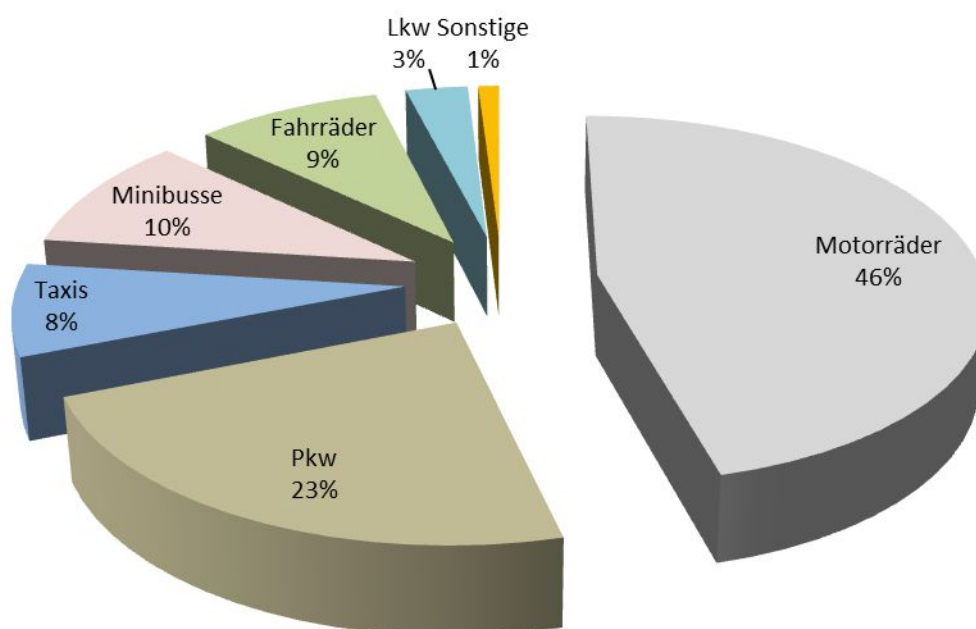


Abbildung 6: Modal Split des städtischen Verkehrs in N'Djamena

Quelle: Groupement EGIS – Louis Berger 2011

Tatsächlich scheint die Anzahl der nicht registrierten Minibusse und Motorradtaxis mehr und mehr zu wachsen. Mehrere Personen haben von der Durchlässigkeit der Zollschranken profitiert indem sie Motorräder aus den Nachbarländern illegal nach N'Djamena importierten. Diese Motorräder werden, wie auch einige Minibus-Fahrzeuge, illegal von ihren Besitzern betrieben. Nach Meinung einiger Minibus-Betreiber ist es besser, betrügerische Wege zu gehen und gelegentlich einige Zahlungen zu begleichen, als 370.000 F CFA im Jahr (ungefähr 500 Euro), das entspricht 1.000 F CFA am Tag (2 Euro), an das Ministerium für Transportwesen zu zahlen, was noch lange nicht vor gewissen polizeilichen Schikanen schützt (vgl. MIE 2011).



Abbildung 7: Ein überalterter Fuhrpark mit Minibus-Fahrzeugen an einer Station in Dembé (Foto: N. Ndadoum 2013).

Im Vergleich zu den Motorradtaxi ist der Bestand an Minibussen veraltet. Er besteht aus gebrauchten Fahrzeugen, die vor allem aus Europa importiert werden und deren Lebensdauer sich um vier oder fünf Jahre unterscheidet. Aufgrund der Überalterung dieser Fahrzeuge ist es auch schwierig, Ersatzteile für die Instandhaltung zu finden. Diese Situation zwingt die Fahrer der Minibusse manchmal dazu, Veränderungen an den Fahrzeugen durchzuführen, die jedoch nicht die besten Bedingungen garantieren, was den Komfort und vor allem die Sicherheit angeht (vgl. Salon & Aligula 2012). Einige Fahrer schaffen es dank der Unterstützung anderer Fahrer, durch die technische Fahrzeugüberprüfung zu kommen und die Kontrollbescheinigung zu erhalten, obwohl sie nicht einmal alle nötigen Teile für ihr Fahrzeug besitzen. Sie leihen sich nämlich für diese Überprüfungen die an ihrem Fahrzeug fehlenden Teile von den anderen aus und geben sie den Besitzern zurück, wenn sie durch die Kontrolle gekommen sind.

Die Kontrollbescheinigung erlaubt ihnen dann, sich den polizeilichen Kontrollen zu entziehen. Was die Motorradtaxi angeht, scheint der tatsächliche Bestand das Doppelte oder Dreifache des geschätzten zu umfassen. In der Regel sind die registrierten Fahrer der Motorradtaxi auch an der farbigen Weste mit Identifikationsnummer erkennbar. Diese Fahrer gehören nämlich zu einem Verband; nichtsdestotrotz gibt es einige betrugsmäßig operierende Gruppen. Einige fahren entweder mit falschen Nummerierungen oder einfach ohne Registriernummer und sind für die anderen Nutzer des städtischen Nahverkehrs schwer zu erkennen. Für die Kommunikation untereinander im Falle polizeilicher Kontrollen nutzen sie Mobiltelefone.

2.5 Zusammenfassung des Kapitels

Der Grad der Entwicklung eines Landes oder einer Stadt wird unter anderem nach der Bedeutung und dem Zustand seines Verkehrsnetzes beurteilt. Diese spielen sowohl für die Organisation des städtischen Verkehrs und die Mobilität als auch im Hinblick auf die Erreichbarkeit grundlegender Dienste für die Bevölkerung, wie Gesundheit, Bildung, Ernährung, Beschäftigung sowie wirtschaftliche und soziale Aktivitäten, eine wichtige Rolle (vgl. PDM 2007).

Auf der Basis von Beobachtungen vor Ort und einer Literaturanalyse lässt sich feststellen, dass mit der Analyse des Zustands des Verkehrsnetzes von N'Djamena viele Mängel sowohl bezüglich der Quantität als auch der Qualität aufgezeigt werden. Bis zum Jahr 1990 war die Straßen-Infrastruktur nicht ausreichend. Die bestehenden Verkehrswege wurden durch das Fehlen von Instandhaltung beschädigt. Die zahlreichen Arbeiten zum Schließen von

Schlaglöchern auf den Straßen haben nicht zu einer Verbesserung der Qualität dieser Verkehrswege geführt. Die zusätzlichen Einnahmen aus der Ölförderung haben es dem Staat seit dem Jahr 2010 ermöglicht, neue Straßen zu bauen und diese zu befestigen. Diese Maßnahmen wurden jedoch nur im Stadtzentrum durchgeführt und dabei wurden die Interessen der anderen Straßennutzer, nämlich der Fußgänger, Fahrrad- und Motorradfahrer sowie der verletzlichsten Nutzer, nämlich der Kinder, Frauen, Älteren und Behinderten, nicht berücksichtigt (vgl. Porter 2008).

Diese Transportarten werden nur bei der Planung und beim Bau der städtischen Straßen bedacht. Außerdem haben die Bewohner der am Stadtrand gelegenen Stadtviertel in zweifacher Hinsicht das Nachsehen: Erst einmal, weil sie weit entfernt vom Stadtzentrum, dem wichtigsten Ort für Dienstleistungen und Beschäftigung, leben, und dann, weil sie durch den schlechten Zustand der Straßen von den anderen städtischen Bereichen isoliert sind (vgl. Jemba 2012).

3. Methodologie

Die vorliegende Untersuchung besteht aus zwei großen Teilen: dem Theorieteil und dem methodologischen Teil. Der methodologische Teil behandelt die verschiedenen Ansätze, die für die Informationsgewinnung im Feld genutzt werden. Der Theorieteil untersucht die Organisationsansätze, die den theoretischen Rahmen dieser Arbeit bilden.

3.1 Organisationstheorien

Die für das Angebot des städtischen Verkehrs zuständigen Akteure in N'Djamena, namentlich die Betreiber der Minibusse und Motorradtaxis sind in Verbänden und Gewerkschaften organisiert und bilden damit ein System. Um die Funktionsweise dieses Systems und das Verhalten der Akteure, die es bilden, besser zu verstehen, sind Organisationstheorien sehr nützlich. Sie helfen dabei, die Motivation dieser Akteure, den Grad ihrer Zufriedenheit oder auch die Auswirkungen geltender Regeln innerhalb dieses Systems zu verstehen.

Für dieses Ziel recurriert die Arbeit auf einige dieser Theorien, namentlich die „Theorie der Bedürfnisse und Motivationen“, die „soziotechnische Schule“ und die Überlegungen zu Partizipation und Integration der „Schule der menschlichen Beziehungen“ (vgl. Bernoux 2009).

3.1.1 Die Theorie der Bedürfnisse und Motivationen

Die Theorie der Bedürfnisse und Motivationen wurde von vielen Theoretikern, darunter dem berühmten A. H. Maslow, entwickelt. Nach diesen Theoretikern strebt die Person oder der Mensch nicht nur die Befriedigung seiner Grundbedürfnisse an, sondern auch die Aufwertung seiner Persönlichkeit, die seine Motivation, d.h. die Gründe für seine Handlungen, bestimmt. Anders gesagt, sein Verhalten in dem System ist mit dem Interesse an diesem System erklärbar. Er fand seine Arbeit interessant, weil er an ihr interessiert ist. Aber angesichts der Aufteilung der Arbeit, das heißt der Aufteilung von Rollen und Aufgaben in einem System, spielt das Selbstwertgefühl keine große Rolle. Im Vordergrund steht nur das Interesse der Gruppe.

Die gute Funktionsweise eines Systems hängt vom Grad der Zufriedenheit der Akteure ab. Anders gesagt, ist es die „Motivation“, von der die Qualität des Systems abhängt. Bei der Untersuchung zur Qualität der städtischen Verkehrsdienstleistungen in N'Djamena stellt die Motivation der Akteure ein wesentliches Element dar, das bedacht werden muss. In dieser

Theorie wurde sie genutzt, um das Produktionsniveau eines Unternehmens oder einer Organisation zu begründen (vgl. Bernoux 2009).

Dieses Konzept der „Motivationen“ ermöglicht uns, die Motive für die Handlungen der Fahrer von Motorradtaxi und Minibussen in N'Djamena kennenzulernen. Während der Interviews wurde versucht, zu erfahren, warum ein Fahrer beschließt, während dieser oder jener Zeitspanne zu arbeiten und auch in welchem Umfang er in unterschiedliche Gruppen eingeteilt arbeitet. Durch die gesammelten Antworten konnte daraus eine Typologie der Fahrer von Motorradtaxi und Minibussen entstehen. Somit können die Akteure nach den von ihnen gearbeiteten Schichten klassiert werden (siehe Tabelle 1).

3.1.2 Partizipation und Integration

Die Theoretiker der Schule der Humanbeziehungen haben das Konzept „Partizipation und Integration“ entwickelt, um die Funktionsweise der Organisation zu verbessern. Damit wollen sie die Existenz informeller Gruppen innerhalb eines Systems ausmachen (vgl. Amblard et al. 2005). Diese Theoretiker versuchen, die Existenz informeller Gruppen in einem System zu verstehen, die Gründe ihrer Motivation in diesem System aufzuzeigen und zu analysieren wie sie in das System integriert sind. Doch ein System ist per Definition ein Netzwerk, das von den Akteuren festgelegt wird, um sich mit einander auszutauschen, zu verhandeln, wichtigen Entscheidungen zu treffen und um die Probleme, die bei der Funktionsweise dieser Organisation entstehen, zu lösen. Jede Organisation braucht den Informationsaustausch und Kontakt zwischen den Mitgliedern. Die Mitglieder einer Organisation sind motiviert, wenn sie in direktem Kontakt miteinander stehen. Nach diesen Theoretikern wird die Änderung im System akzeptiert, wenn die Person besser integriert ist.

Bei den informellen Gruppen handelt es sich um die Fahrer, die sich aus dem einen oder anderen Grund und entgegen den Prinzipien und Zielen der Organisation nicht angemeldet haben und sich abseits halten. Die Theorie der Schule der Humanbeziehungen, die sich gegen die Idee wendet, der „Faktor Mensch“ müsse rationalisiert werden, zeigt mit den Konzepten „Partizipation und Integration“, dass Gruppen, die informeller Art sind, so besser zum guten Funktionieren einer Organisation beitragen können als wenn sie akzeptiert werden, das heißt wenn sie die Prinzipien und die Ziele dieser Organisation mittragen.

Das Konzept von Partizipation und Integration hat während der Interviews dabei geholfen, die informellen Gruppen im System des städtischen Verkehrs in N'Djamena auszumachen. Es handelt sich hier, um die Fahrer der Motorradtaxi und Minibusse, die keinem Verband oder

keiner Gewerkschaft angehören. In den Interviews wurden sie gefragt, ob sie irgendeiner Struktur (Vereinigung oder Gewerkschaft) angehören (siehe Interviewleitfaden im Anhang).

3.1.3 Soziotechnische Schule

Nach den Thesen der soziotechnischen Schule, ist die Organisation eine Wechselwirkung zwischen einem sozialen System und einem technischen System. Das gesamte System bildet eine Kapazität für die Selbstregulierung. Die „Selbstregulierung“ ist ein Konzept, das von der soziotechnischen Schule genutzt wird und es ermöglicht, die Funktionsweise eines Systems zu regulieren.

Im Feld werden die Wirkungen geltender Regelungen auf die Funktionsweise des städtischen Verkehrs in N'Djamena untersucht. Es geht darum zu verstehen, ob es irgendwelche Konfliktpotenziale in den Beziehungen, die die Fahrer von Minibussen und Motorradtaxi mit anderen Akteuren vor Ort haben, gibt. Sind ihre Verhaltensweise zu der öffentlichen Hand und ihren Verbänden vielmehr positiv oder negativ (siehe Interviewleitfaden im Anhang).

Die für die Interviews gewählten Konzepte, die den theoretischen Rahmen dieser Arbeit bilden, werden in der folgenden Tabelle zusammengestellt.

Tabelle 1: Theoretischer und praktischer Rahmen der Untersuchung

Umsetzung im Feld	Organisationstheorie/ Theoretischer Rahmen der Arbeit		
	Bedarfs- und Motivationstheorie	Humanressourcen-Schule	Soziotechnische Schule
Für die Interviews gewählte Konzepte	Motivation	Partizipation und Integration	Selbstregulierung
Feldforschung	Forschung zur Motivation für die Handlungen der Akteure	Forschung zu nicht angemeldeten Gruppen im System	Studie zum Einfluss der Regulierung auf das System
Erwartete Resultate	Profile/Typologie der Akteure	Identifikation von nicht angemeldeten Gruppen im System	Identifikation von Konflikttypen
Erhaltene Resultate	Die Fahrer von Motorradtaxi und Minibussen, identifiziert nach Zeitabschnitten	Profil der Fahrer der Motorradtaxi und Minibusse, die nicht Mitglied eines Verbands/einer Gewerkschaft sind	Konflikttypen

Quelle: Eigene Zusammenstellung

3.2 Methodisches Vorgehen der Untersuchung

3.2.1 Literaturrecherche und Beobachtung

Für die Analyse dieser Arbeit wurden dokumentarische Quellen ausgewertet, vor allem Artikel, Berichte und Untersuchungen, die den städtischen Verkehr, insbesondere in Entwicklungsländern, zum Thema haben.

Es existieren nur wenige Arbeiten, die sich speziell mit dem Problem des städtischen Nahverkehrs in N'Djamena auseinandersetzen. Allerdings ist für den Rest Afrikas und besonders für Westafrika das Thema des städtischen Verkehrs und der Fall der Motorradtaxi schon an mehreren Stellen erforscht worden.

Einige Ministerien und Institutionen in N'Djamena bilden andere wichtige Quellen. Es wird unter anderem auf das Ministerium für Transportwesen, die Direktion für technische und kommunale Dienste, die Gemeinde N'Djamena, die Verbände des städtischen Verkehrs sowie

auch einige öffentliche und private Institutionen, die an diesen Fragen interessiert sind, zurückgegriffen. Die Inhaltsanalyse von Studienberichten und Seminaren, die von den Ministerien und anderen Institutionen durchgeführt worden sind, haben die Arbeit außerdem bereichert.

Die Beobachtung war teilnehmender Art, das heißt mit einer aktiven Präsenz im Feld verbunden, um die Dynamik der beobachteten Tatsachen besser zu verstehen. Genauer gesagt, geht es um eine permanente Präsenz des Beobachters bei den beobachteten Gruppen. Dies bezeugt den Grad seines Engagement im Feld und seine Motivation, das Projekt erfolgreich zu Ende zu bringen, unabhängig davon, welche Schwierigkeiten sich ergeben (vgl. Blanchet et al 2013). Mit Hilfe dieser Technik lässt sich ein so informelles System und eine so schwer zugängliche und gleichzeitig mobile Gruppe wie die Fahrer der Motorradtaxi besser verstehen. Die Arbeit besteht zunächst darin, sich mit dem Milieu vertraut zu machen, längere Zeit und unauffällig das System zu beobachten und Vertrauen aufzubauen. In dieser Phase kann man sich alle Hindernisse und Probleme bewusst machen, die einen guten Verlauf der Interviews behindern könnten, und gleichzeitig Strategien und Einstellungen entwickeln, um diese zu überwinden.

3.2.2. Die Interviews und das methodische Vorgehen

Eine Unterhaltung ist ein „Speech Event“⁵, während dessen eine Person A eine Information von Person B erhält, die Teil der Biografie⁶ von B war (vgl. Blanchet 2005). Der Interviewleitfaden wurde konstruiert, um Informationen unter den Fahrern der Motorradtaxi und Minibusse zu sammeln. Er besteht aus zwei Teilen: Der erste Abschnitt behandelt das Angebot des städtischen Nahverkehrs durch die Motorradtaxi, der zweite das Angebot des städtischen Nahverkehrs durch die Minibusse. In beiden Fällen zielen die gestellten Fragen darauf ab, die Modalitäten des Betriebs der Minibusse, die Beziehungen zwischen den Fahrern der Motorradtaxi bzw. der Minibusse mit ihren Verbänden oder Gewerkschaften, die Beziehungen zwischen den Fahrern von Motorradtaxi bzw. Minibussen mit der öffentlichen Hand und schließlich die Beziehungen zwischen den Fahrern dieser zwei Verkehrsmittel und ihren Kunden zu verstehen.

Außer der Literaturrecherche und der Analyse von Texten und Dokumenten wurden Interviews mit einer Reihe von Akteuren durchgeführt, um Informationen über die

⁵ Redegeschehen.

⁶ Das Wort „Biografie“ meint hier die Gesamtheit der Vorstellungen, die mit den von B erlebten Ereignissen zusammenhängen (Blanchet 2005).

Handlungen der Akteure zu erhalten. Zunächst wurden die institutionellen Akteure, also die öffentliche Hand und die Verantwortlichen der Verbände und der Gewerkschaften der Motorradtaxis und Minibusse befragt (siehe Anhang). Das Zusammentreffen mit diesen Akteuren hat es ermöglicht, den Kontext der Studie gut zu erfassen, die Interaktionen der Akteure untereinander zu verstehen, quantitative Daten über die Verkehrsmittel zu erhalten, Texte und Gesetze, die die Funktionsweise dieser zwei Transportarten regulieren, zusammenzutragen und schließlich die Informationen, die schon aus anderen Studien über diese Akteure gewonnen worden waren, mit den neuen Erkenntnissen abzugleichen und sie zu vervollständigen. Danach wurden die Fahrer der Motorradtaxis und Minibusse befragt. Bei ihnen ging es darum, dass sie ihre Erlebnisse erzählen und ihre Erfahrungen sowie erlebten Tatsachen offen und ehrlich teilen.

3.2.2.1. Ansatz zur Untersuchung der Fahrer der Motorradtaxis

Um Motorradtaxi-Standorte auszuwählen, wurden geografische und demografische Kriterien herangezogen. Die Hauptstandorte der Motorradtaxis sind Kreuzungen und Orte in der Nähe der Märkte. Die hier ausgewählten Plätze sind der Kreisverkehr Globus in Farcha sowie die nähere Umgebung des Marktes von Farcha im ersten Bezirk, die nähere Umgebung des Marktes von Diguel und der Kreisverkehr Hamama im achten Bezirk, der Kreisverkehr von Dembé sowie die nähere Umgebung des im Bau befindlichen Marktes, der Kreisverkehr Gazelle und der Kreisverkehr Chagoua im siebten Bezirk. Die Walia-Nguéli sowie die anderen Standorte im fünften und sechsten Bezirk wurden nicht kontinuierlich besucht, sondern nur, um die Sichtweise der in diesem Gebiet arbeitenden Akteure der Sichtweise derer aus anderen Bezirken gegenüberzustellen.

Die Gründe für die Auswahl der genannten Motorradtaxi-Standorte ergibt sich aus der Tatsache, dass dies die Kreuzungen sind, die die Straßen mit den am Stadtrand gelegenen, in jüngster Zeit errichteten und schwer für Minibusse zugänglichen Viertel, miteinander verbinden. Nur diese durch die Fahrer der Motorradtaxis sichergestellte Verbindungsarbeit ermöglicht es den Einwohnern der jüngst errichteten Stadtviertel, in die Stadt zu gewissen Dienstleistungseinrichtungen und wieder nach Hause zu gelangen. Für sie sind diese Kreuzungen Punkte, an denen sie das Fahrzeug wechseln oder die sie zwangsläufig passieren müssen, um zu ihrer Endhaltestelle oder nach Hause zu gelangen. Andere Gründe sind demografischer Natur. Die Viertel in diesen Bezirken sind nämlich, im Vergleich zu den Vierteln des zweiten, dritten und vierten Bezirks, die am dichtesten bevölkerten von N'Djamena. Die Fortbewegungen innerhalb dieser Viertel sind zahlreich, aber sie finden nicht

unter guten Bedingungen statt. Der Anteil zu Fuß zurückgelegter Wege wird auf 50 % geschätzt (vgl. Groupe Huit 2000).

Die Standorte der Motorradtaxi-Fahrer wurden mehrmals und zu verschiedenen Zeiten in der Woche oder am Tag besucht, um die Gründe für die Wahl der Fahrer, am Morgen, abends oder auch in der Nacht zu arbeiten, zu erfassen. Die Interviews mit den Fahrern im Feld wurden nach Rücksprache mit den Vereinigungen oder Gewerkschaften, deren Mitglieder sie sind, durchgeführt. Die Empfehlung der Verantwortlichen der Vereinigungen ermöglichte es, vor dem Interview mit den Fahrern im Feld Vertrauen herzustellen. Manchmal war es der Chef der Haltestelle, also der Kontrolleur, der zu Beginn der Interviews mit den *Clandoman*⁷ ein Klima des Vertrauens herstellte.

An verschiedenen ausgewählten Standorten wurden 46 Interviews mit den Fahrern der Motorradtaxis durchgeführt. Die mittlere Dauer eines Interviews betrug ca. 25 Minuten. Außerdem wurden den Kontrollleuren, die an den Haltestellen ihren Dienst taten, punktuell Fragen gestellt, um ihre Rolle und ihre Beziehung zu der Vereinigung oder der Gewerkschaft auf der einen Seite und zu den *Clandoman* auf der anderen Seite besser erfassen zu können. Insgesamt wurden sechs Kontrolleure interviewt.

3.2.2.2 Ansatz zur Untersuchung der Fahrer der Minibusse

Außer infrastrukturellen, geografischen und demografischen Kriterien, die für die Wahl der Minibus-Linien eine Rolle gespielt haben, war bei dieser Auswahl auch die intermodale Komplementarität zwischen den Minibussen und Motorradtaxis an gewissen Straßengrenzen entscheidend. Es wurden sechs von 16 existierenden Linien ausgewählt (Abb. 17). Es handelt sich um die Linie 1, Marché à Mil – Farcha, die Linie 9 Zentralmarkt – Gassi, die Linie 10 Dembé - Pattes d'Oie, die Linie 8 Marché à Mil – Hamama, die Linie 15 Dembé – Ngueli und die Linie 5 Marché à Mil – Dembé. Diese Linien bedienen die stark bevölkerten Stadtteile außerhalb des Zentrums und am Stadtrand, in denen insbesondere eine große Anzahl Berufstätiger wohnt. Das Pendeln der Arbeiter, die in den westlichen Ausdehnungsgebieten der Stadt, wie Madjorio oder Milezi wohnen, in das Industriegebiet von Farcha ist ein illustratives Beispiel dafür. Auf diesen Linien ist die Komplementarität von Minibussen und Motorradtaxis sehr wichtig.

⁷ Name der Motorradtaxi-Fahrer in N'Djamena. Der Name kommt vom Wort "clandestin" (Französisch für klandestin), was auf den informellen Charakter dieser Aktivität verweist.

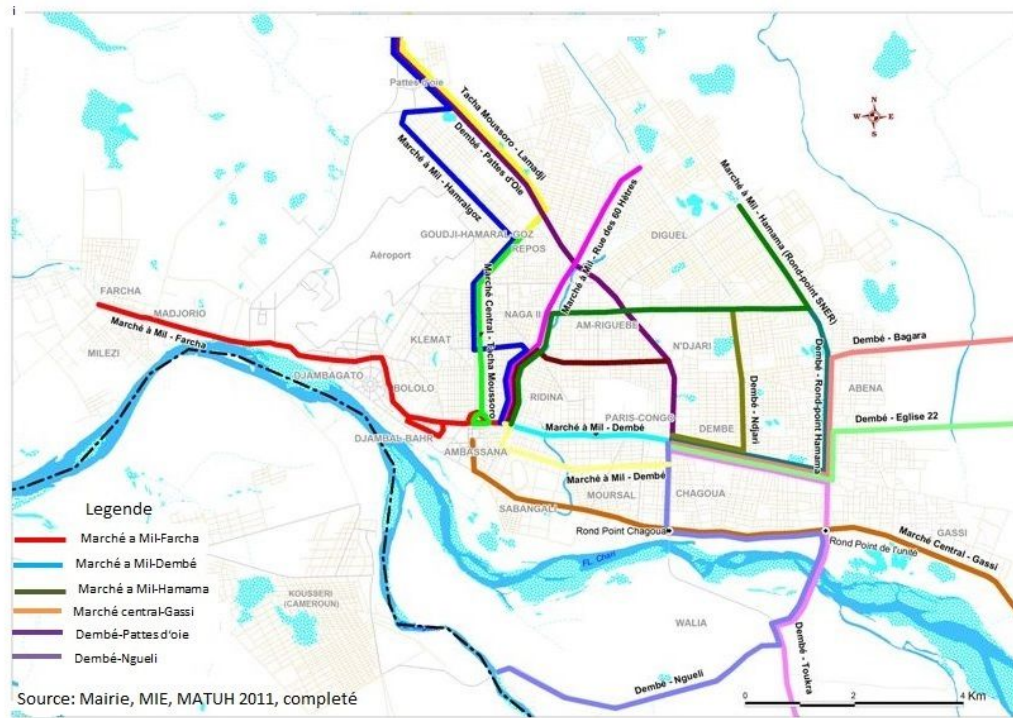


Abbildung 8: Die für die Interviews ausgewählten Minibus-Linien.

Kartengrundlage: Mairie, MIE, MATUH 2011, vervollständigt.

Nach der Auswahl dieser Linien wurden einige der Stationen aufgesucht. Dort wurden vier Minibus-Fahrer pro Station, also insgesamt 24 Fahrer, interviewt. Sie wurden zu verschiedenen Tageszeiten befragt, um zu sehen, ob sie sich im Laufe des Tages ablösen. Aus Gründen der Verfügbarkeit der Fahrer wurden häufig diejenigen befragt, deren Arbeitstag gerade vorbei war oder diejenigen, die darauf warteten anzufangen, Passagiere aufzunehmen. Es ist schwierig, einen Fahrer zu interviewen, der gerade Passagiere einsteigen lässt. Dieser könnte das Interview unterbrechen oder sich weigern, es zu führen.

Außer den Fahrern wurde auch der Gehilfe für das Gepäck, der in der Station arbeitete, für einige zusätzliche Informationen befragt. Wie bei den Fahrern der Motorradtaxis ging es darum, qualitative Informationen zu erhalten, um das Angebot der Minibusse besser beurteilen zu können.

3.3. Die Module der empirischen Untersuchung

Diese Dissertation teilt sich in vier Arbeitsmodule auf, die in Bezug auf die Form in einem engen Zusammenhang stehen. Die in jedem Modul verfolgten Ziele sind nachfolgend verzeichnet.

Modul 1: Hier geht es um die Entwicklung des Interview-Leitfadens und die Auswahl der zu interviewenden Personen. Der Leitfaden ist je nach gesuchtem Informationstypus aufgebaut und wendet sich an einen bestimmten Akteur. Er ist so konzipiert, dass qualitative Daten über die Funktionsweise der Minibusse und Motorradtaxis in N'Djamena erfasst werden können. Die Personen werden nach der Bedeutsamkeit ihrer Rolle im Angebot des städtischen Verkehrs im Tschad ausgewählt (siehe die Liste der kontaktierten Personen im Anhang). So ist der Minister für Infrastruktur und Transportwesen für die Durchführung der technischen Überprüfung der Fahrzeuge und für die Einführung einer Regulierung zuständig. Deswegen wurde ein Interview mit dem beigeordneten Generaldirektor des genannten Ministers geführt. Im Ministerium für Raumplanung wurde das Interview mit dem beigeordneten Direktor für Stadtentwicklung in Bezug auf die Planung und den Ausbau der Infrastrukturen der Minibusse und Motorradtaxis geführt. Die Verantwortlichen der Vereinigungen und der Gewerkschaften der Motorradtaxis und Minibusse haben während der Interviews über ihre Organisation und die Funktionsweise ihrer Vereinigungen gesprochen. Andere institutionelle Akteure wurden je nach Bedarf punktuell konsultiert; ihre Namen finden sich ebenfalls auf der Liste.

Modul 2: Die Primärdaten sind aus Interviews, Gruppendiskussionen und punktuellen Befragungen mit Akteuren und einigen Experten des städtischen Verkehrssektors im Tschad gewonnen worden. Diese Phase der Untersuchung wurde im Tschad durchgeführt. Die Sekundärdaten wurden mittels Literaturrecherche aus Studien- und Untersuchungsberichten sowie aus Delegationsberichten zum Teil in Berlin (Deutschland) und N'Djamena (Tschad) gewonnen.

Modul 3: Die gesammelten Daten wurden verarbeitet, analysiert und in Form von Diagrammen und Karten mit Hilfe von Analyse- und Statistikprogrammen wie SPSS, SIG etc. aufbereitet.

Modul 4: Schließlich werden die Ergebnisse dieser Arbeit publiziert und genutzt, um der Politik des Nahverkehrs im Tschad eine Grundlage für die weitere Planung des Nahverkehrs zu bieten. Außerdem können sie als Analyserahmen für Entscheider und Umsetzende von Projekten im Bereich der Stadtplanung von N'Djamena, aber auch von anderen Städten im Tschad und im subsaharischen Afrika dienen.

4. Angebot und Dienstleistungsqualität

In diesem Kapitel soll das Angebot des städtischen Nahverkehrs durch die Motorradtaxis und Minibusse qualitativ evaluiert werden. Dies geschieht mit Hilfe von fünf Kriterien: Erreichbarkeit, Fahrpreis, Sicherheit, Zuverlässigkeit, Komfort (Abb. 9) und ein paar Indikatoren. Will man die Qualität des Angebots verstehen, muss man nämlich auch das Verhalten der Akteure, die für das Angebot des städtischen Nahverkehrs verantwortlich sind, kennen. Dabei handelt es sich um die Fahrer und Besitzer der Motorradtaxis und Minibusse sowie um die Verbände und Gewerkschaften der Motorradtaxis und Minibusse (vgl. Garmendia Briceno et al. 2004).

Die Analyse der Dienstleistungsqualität basiert auf den Daten von Beobachtungen der Akteure vor Ort und Treffen mit den verantwortlichen der Motorradtaxis und Minibusse.

Diese Analyse wird es außerdem ermöglichen, den Anteil an der Verantwortung für das Angebot des städtischen Verkehrs der institutionellen Akteure besser zu erfassen und näher zu bestimmen. Unter anderem sind dies das Ministerium für Transportwesen für alles, was die technische Überprüfung der Fahrzeuge angeht, das Ministerium für öffentliche Sicherheit, was die Kontrolle der Anwendung geltender Regeln betrifft, und das Ministerium für Finanzen, wenn es um den Fahrpreis geht.

Auch wenn diese Akteure nicht direkt in die Organisation des städtischen Verkehrs involviert sind, sind ihre Rolle und Verantwortung in diesem System doch wichtig.

4.1 Analyse der Dienstleistungsqualität der Motorradtaxi

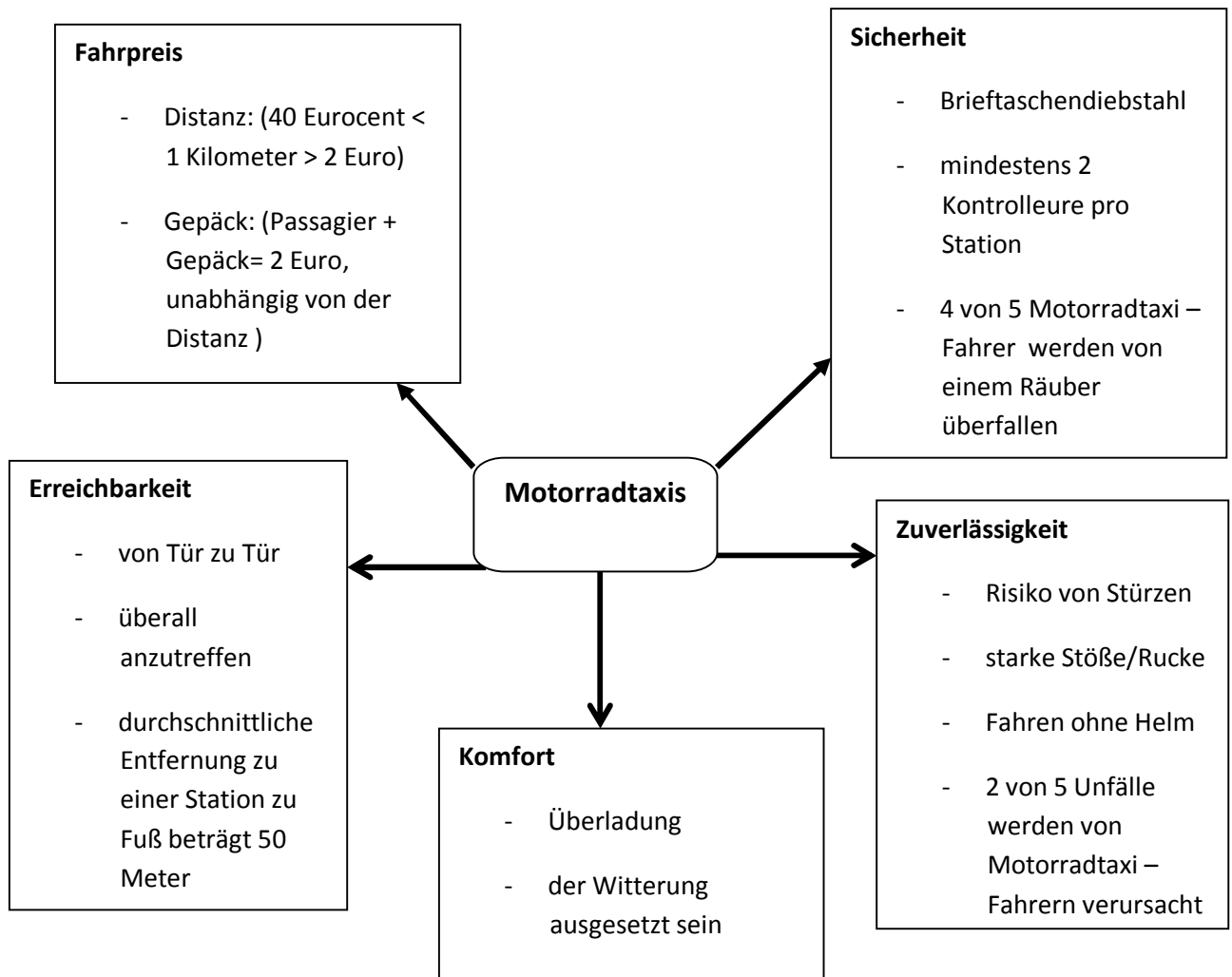


Abbildung 9: Analyse der Qualität des Angebots der Motorradtaxi nach den fünf herausgearbeiteten Kriterien.

Quelle: Eigene Ausarbeitung nach den Aussagen von Titinan D, 06. 03. 2013

4.1.1 Fahrpreis

In der Regel bestimmt sich der Fahrpreis nach der Entfernung und dem Zustand der Straße. Einigen im Feld gewonnenen Aussagen zufolge beträgt der Preis für eine Strecke von weniger als einem Kilometer (< 1 Kilometer) 200 FCFA⁸, das entspricht ungefähr 40 Eurocent. Längere Strecken (> 1 Kilometer) jedoch kosten, unabhängig vom Zielort, zwischen 700 und 1.000 FCFA, also 1 bis 2 Euro. Es gibt keinen festen Fahrpreis. Der Preis

⁸ FCFA: Franc des Communautés Financières d'Afrique

steigt auch mit anderen Parametern, wie dem Gepäck, der Größe der Passagiere (die Motorradtaxi befördern häufig zwei bis drei Personen, obwohl es gesetzlich untersagt ist oder dem Zeitpunkt der Fahrt (tagsüber oder nachts). Das bedeutet, der Preis ist verhandelbar und oftmals Resultat eines Kompromisses zwischen den Erwartungen des Fahrers des Motorradtaxi und der Zahlungsbereitschaft des Kunden.

„Bevor er das Motorrad besteigt, verhandelt der Kunde den vom clandoman vorgeschlagenen Preis. Er versucht in der Regel, einen Rabatt auf den vorgeschlagenen Preis zu erhalten“, sagte während des Interviews ein Motorradtaxifahrer des ersten Bezirks. Fahrer, die gute Laune haben und höflich sind, transportieren ihre Kunden über jede Strecke und unabhängig vom Zustand der Straßen. Der Fahrpreis selbst bestimmt jedoch nicht die Wahl der Kunden, die Motorradtaxi in Anspruch zu nehmen, sondern vor allem die Verfügbarkeit der Motorradtaxi ist hier entscheidend. Auch bei langen Strecken, wo der Preis manchmal das Doppelte von dem beträgt, was der Minibus kosten würde, entscheiden sich die Kunden dafür, ein Motorradtaxi zu nehmen, um schnell an ihren Zielort zu gelangen. Dies ist zum Beispiel der Fall bei der Linie Marché central – Gassi, auf welcher der Preis für die Fahrt im Minibus 200 CFA, also 40 Eurocent, beträgt. Ein Motorradtaxi über dieselbe Strecke kostet 500 bis 600 CFA, also 1 bis 2 Euro. Die Kunden müssen für den Minibus Wartezeiten in Kauf nehmen, wodurch die Fahrt relativ lang dauert. Die Motorradtaxi sind demgegenüber gut verfügbar. Dies erklärt, warum sie auf dieser Relation häufig genutzt werden.

4.1.2 Sicherheit

Im Gegensatz zu den Minibussen ist das Motorradtaxi das Transportmittel, bei dem am wenigsten Fälle von Sachen- oder Portemonnaie-Diebstahl registriert werden. Aus Sicherheitsgründen kann der Fahrer im Ausnahmefall auf dem Rücksitz des Motorrads nur zwei bekannte Personen befördern. Dies verringert das Risiko für einen Diebstahl des Portemonnaies bereits beträchtlich. *„Das Tragen einer Rückennummer, das übrigens im Artikel 16 der allgemeinen Bestimmung über die Motorradtaxi vorgesehen ist, ermöglicht es dem Kunden, den Fahrer im Fall von Übergriffen oder Drohungen zu identifizieren“*, behauptet Kaitara, Vertreter der Gewerkschaft der Motorradtaxi des siebten Bezirks. Das Risiko von Angriffen auf den Fahrer oder den Kunden ist vor allem nachts hoch. Für einen als Kunden getarnten Verbrecher ist es vom Rücksitz des Motorrads aus leicht, den Fahrer von hinten anzugreifen und ihm sein Motorrad oder seine Einnahmen zu rauben. Die Fahrer der Motorradtaxi, die nachts arbeiten, sind deswegen sehr vorsichtig und halten sich vor allem an den Kreuzungen und gut beleuchteten Haltestellen auf.

Außerdem bietet die Präsenz von Kontrolleuren an den Haltestellen eine gewisse Sicherheit dafür, dass die Passagiere nicht Opfer eines unbekannten Fahrers werden. Die Kontrolleure kennen alle *clandomans*, die in ihrem Bereich arbeiten und können die Anwesenheit eines unbekannten oder eines falschen *clandoman* anzeigen und sanktionieren.



Abbildung 10: (linkes Bild) Die Anwesenheit von Kontrolleuren an den Haltestellen sowie das Tragen der Rückennummern (rechtes Bild) sind wichtige Maßnahmen zur Absicherung der Passagiere (Fotos: N. Ndadoum 2013).

Das aggressive Verhalten von Fahrern gegenüber ihren Kunden lässt mehr und mehr nach, insbesondere aufgrund der Härte der in den Artikeln 9 und 10 der Verordnungen der Vereinigungen und gewerkschaftlichen Organisationen der Motorradtaxis vorgesehenen Sanktionen. „Im Falle einer Aggression gegen den Kunden wird der Motorradtaxifahrer zur Polizei geschickt und aus dem Verband ausgeschlossen“, sagte weiterhin Kaitara.

4.1.3 Erreichbarkeit

Die Motorradtaxis finden sich an allen Kreuzungen der westlichen, östlichen und nordöstlichen Viertel N'Djamenas sowie in der näheren Umgebung des Marché Central und der Märkte von Dembé, Farcha, des Marché à Mil, der Märkte von Diguel, Abena und Atrone. Sie erschließen die Viertel verkehrsmäßig für die Bewohner. Einige Passagiere müssen nicht besonders weit gehen, um ein Motorradtaxi zu nehmen. „Es reicht aus, vor der Haustür zu warten und einem *clandoman* ein Handzeichen zu geben, der 200 Meter entfernt steht und den Kunden dann abholt“, behauptet dieser Motorradtaxifahrer des sechsten Bezirks. Die Motorradtaxi-Fahrer, die gerade an einem Haltepunkt warten, überblicken alle Straßen in ihrem Anfahrtsgebiet, sodass sie schon von weitem Kunden, die ihre Dienste

benötigen, bemerken. Andere Kunden müssen nur kurz rufen, damit ein *clandoman* kommt und sie an ihrer Tür abholt. Die Zugänglichkeit der Motorradtaxi ist allerdings bei schlechten Wetterverhältnissen wie heftigen Regenfällen, starkem Wind, Nebel und trockenem Dunst eingeschränkt. Unter solchen Umständen verringert sich das Angebot beträchtlich.

Die Haltepunkte der Motorradtaxi befinden sich unter freiem Himmel und werden nicht instandgehalten. Es gibt keine Unterstände, in denen die Fahrer, die gerade Halt machen, oder ihre Kunden Schutz vor der Witterung finden können. Schließlich sind die Motorradtaxi oft einer bestimmten Personengruppe nicht zugänglich, insbesondere denen, die besondere Bedürfnisse haben, wie Schwerbehinderte, Alte, Kranke und Kinder.

4.1.4 Zuverlässigkeit

Wenn die Motorradtaxi auch gut dazu geeignet sind, sich selbst bei Überlastung der Verkehrswege zwischen anderen Fahrzeugen hindurchzuschlängeln, haben sie dabei doch ein hohes Unfallrisiko. *„Das Verhalten einiger Motorradtaxifahrer und die Unwissenheit im Hinblick auf Verkehrsregeln werden als Hauptgründe für Verkehrsunfälle genannt“* (Kadi, mündliche Quelle 2012). Tatsächlich fällt es einigen Fahrern unter Zeitdruck und getrieben von der Jagd auf Kunden schwer, an roten Ampeln zu halten oder anderen Straßennutzern die Vorfahrt zu gewähren. All das geschieht auch, um den Kunden einen Zeitgewinn zu ermöglichen, aber die dadurch entstehenden Schäden sind zahlreich. Mindestens zwei von fünf Unfällen im Straßenverkehr von N'Djamena werden von Fahrern der Motorradtaxi verursacht (vgl. Penden Margie et al. 2004). Besonders häufig werden Unfälle von Gelegenheitsfahrern ausgelöst.



Abbildung 11: (linkes und rechtes Bild) Unfälle mit Beteiligung von Motorradtaxi-Fahrern passieren häufig. Das ist auch hier auf der Avenue Charles de Gaulle der Fall (Foto: N. Ndadoum 2013)

Das Motorradtaxi ist das Verkehrsmittel, das seinen Passagieren am wenigsten Schutz bietet. Wenn ein Unfall passiert, sind die körperlichen Schäden erheblich (vgl. Olvera et al. 2012) (vgl. Tchouta Kaptou 2011). Selbst wenn die Verordnung N°26/MTPT/DG/DTS/2002 in ihrem Artikel 9 das Tragen eines Helms verpflichtend vorsieht, ist dieses Gesetz in der Praxis noch weit davon entfernt, eingehalten zu werden. Die Fahrer der Motorradtaxis, die in den Interviews befragt wurden, begründen ihre Ablehnung gegenüber dem Helmtragen mit der Hitze, der Hygiene (Risiko der Ansteckung mit Hautkrankheiten oder Läusen) oder mit der Tatsache, dass immer weniger Helme auf dem Markt sind und dass diese in ihren Augen zu teuer sind. Ein Helm kostet im Durchschnitt 15.000 bis 20.000 F CFA, das entspricht ca. 30 Euro. Ein Motorradtaxifahrer des sechsten Bezirks sagte Folgendes: *„Der Helm erlaubt es nicht, einen Überblick über die Kunden zu haben. Wenn ich unterwegs bin, muss ich ab und zu nach links und nach rechts blicken, um die Kunden, die meinen Dienst in Anspruch nehmen wollen, besser wahrzunehmen“*. Was Geschwindigkeitsüberschreitungen angeht, warnen wohlwollende Kunden den Fahrer vor Fahrtantritt. Dieser muss sich dann vor der Abfahrt mit seinem Kunden nicht nur über den Preis einigen, sondern auch über gutes Verhalten während der Fahrt. Geschwindigkeitsüberschreitungen erhöhen das Risiko von Stürzen der Kunden durch starke Rucke.

Einige Straßen von am Stadtrand gelegenen Vierteln sind nicht gut befahrbar und die Fahrer der Motorradtaxis müssen all ihre Geschicklichkeit aufbringen, um die Fahrt der Kunden zu einem guten Ende zu führen. Die untenstehende Tabelle verdeutlicht den Zustand der

Straßenverkehrsunfälle in N'Djamena in den letzten zehn Jahren. Auch wenn der Anteil der Motorradtaxis dort nicht gesondert aufgeführt wird, sind die Zahlen doch vielsagend.

Tabelle 2: Verkehrsunfälle in N'Djamena von 2005 bis 2012

Jahre	Schwere des Unfalls					Insgesamt
	Todesfälle	schwere Verletzungen	leichte Verletzungen	Sachschäden	Fälle von Fahrerflucht	
2005	57	230	666	210	43	1206
2006	51	259	810	225	31	1376
2007	64	314	734	236	35	1383
2008	96	447	749	277	25	1594
2009	95	559	1313	497	36	2500
2010	88	493	1175	492	48	2296
2011	89	438	1069	443	34	2073
2012	70	321	761	424	22	1598
Total	610	3671	7277	2804	274	14026

Quelle: BCR 2013

Verkehrsunfälle in N'Djamena in den letzten Zehn Jahren

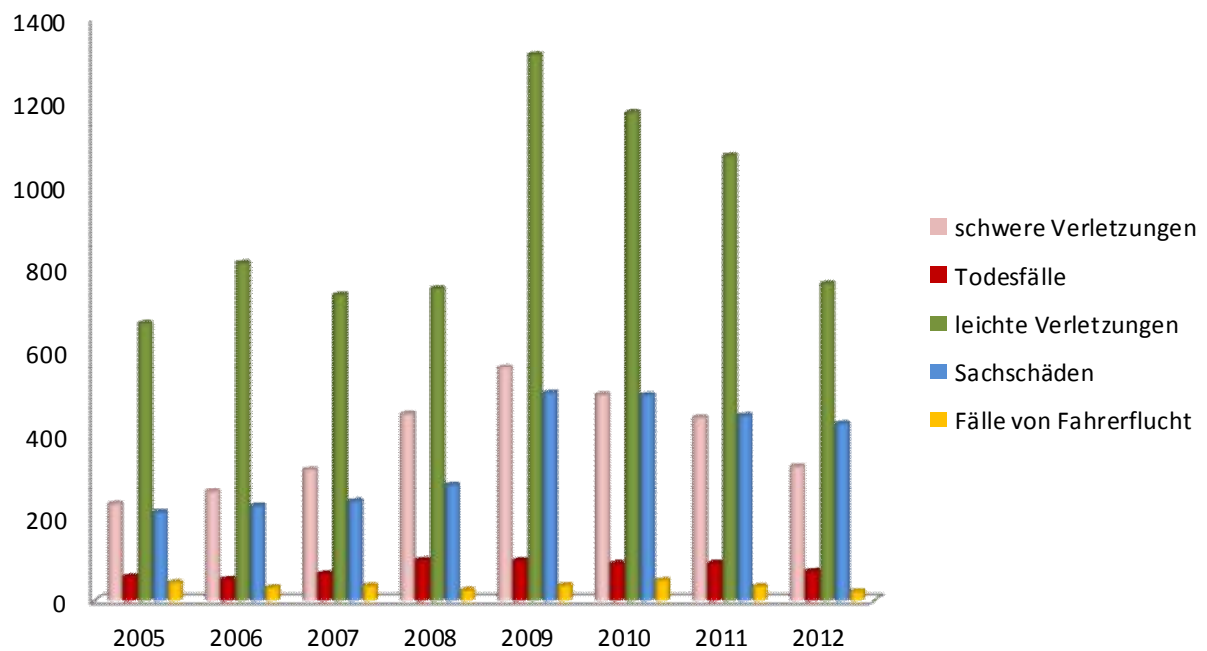


Abbildung 12: Verkehrsunfälle in N'Djamena in den letzten zehn Jahren

4.1.5 Komfort

Auch wenn die Motorradtaxis überall verfügbar sind und die Kunden bis zu ihrer Tür bringen, garantieren sie ihnen doch keinerlei Komfort. Um die Kunden nämlich zu befördern, nehmen die Fahrer Abkürzungen, meist auf nicht geteerten Wegen. Die Straßen, die in die Viertel hineinführen, sind oft staubig. Darüber hinaus werden sie häufig von Fußgängern benutzt.

Den Passagieren der Motorradtaxi bleibt der Staub nicht erspart, ebenso wenig wie das Einatmen unangenehmer Gerüche, die insbesondere von einzelnen Müllhaufen stammen. Dies ist sogar noch unangenehmer bei besonderen Witterungen, wie heftigen Regenfällen, starken Winden, Nebel oder großer Hitze. Der Komfort ist jedoch in erster Linie nicht vom Klima abhängig.



Abbildung 13: Bild links: Ein clandoman transportiert eine Kundin und ihre Körbe. Auf dem Bild rechts nehmen zwei Kunden das Motorradtaxi, obwohl es überladen ist (Fotos: N. Ndadoum 2013).

Mehrere Fahrer von Motorradtaxis nehmen immer zwei Passagiere auf ihrem Motorrad mit, obwohl sie wissen, dass dies verboten ist. Diese Art des Transports ist durch die ministerielle Verordnung N° 26 aus dem Jahre 2002 untersagt. Die Motorradtaxi-Fahrer, die angetroffen wurden, erzählten, dass es die Kunden selbst sind, die sie dazu ermuntern. *„Die Kunden, die zu zweit in dieselbe Richtung fahren wollen, lehnen oft ab, einzeln gefahren zu werden“*, lautet die Aussage eines Motorradtaxifahrers des ersten Bezirks.

Wenn diese Art des Transports es den Kunden auch ermöglicht, einen guten Preis auszuhandeln, müssen sie damit doch auch einen mangelnden Komfort und Unfallrisiken in Kauf nehmen. Ein Fahrer mit einem überladenen Fahrzeug hat weniger Möglichkeiten, einen Sturz bei Ungleichgewicht abzuwenden. Nur besonders erfahrene Fahrer können ihre Geschicklichkeit, bei dieser Art zu fahren, beweisen. Die Unfallrisiken sind offensichtlich, wenn die Fahrer versuchen, schneller zu fahren und sich zwischen den anderen Verkehrsteilnehmern durchzuschlängeln.

4.2 Analyse der Dienstleistungsqualität der Minibusse

Tabelle 3: Analyse der Dienstleistungsqualität der Minibusse

Kriterien	Indikatoren
Fahrpreis	<ul style="list-style-type: none">- 0,25 Eurocent < 5 Kilometer > 0,50 Eurocent- Variabel
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none">- Mangel an Beleuchtung (9 von 10 Fahrzeugen haben ein defektes Beleuchtungssystem)- Häufige Diebstahlfälle, von denen viele aber nicht erfasst werden oder das Gestohlene einfach nicht zurückgefordert wird
Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none">- Gute Erreichbarkeit < 500 Meter⁹ > schlechte Erreichbarkeit- In N'Djamena beträgt die durchschnittliche Entfernung zu einer Minibushaltestelle zu Fuß zwei Kilometer (schlechte Erreichbarkeit)- Abfahrt: die großen Verkehrsachsen vom Zentrum – Peripherie
Komfort	<ul style="list-style-type: none">- Überladung (durchschnittlich hat ein Minibus 12 Sitzplätze, aber die Fahrer transportieren bis zu 18 Passagiere per Fahrzeuge)- Überalterung der Fahrzeuge oder der Sitze (Durchschnittsalter eines Fuhrparks ist 5 Jahre)- Beengtheit

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach den Daten aus den Interviews

4.2.1 Fahrpreis

Wie auch bei den Betreibern der Motorradtaxi ist bei den Betreibern der Minibusse der Fahrpreis sehr variabel. Selbst wenn die öffentliche Hand von Zeit zu Zeit in Abstimmung mit den Gewerkschaften versucht, ihn in Übereinstimmung zu bringen, hängt er dennoch stark von den gegebenen Umständen ab. Außer den bekannten Faktoren wie der Entfernung, dem Zustand der Straße oder auch der Konkurrenz auf der Linie ist es in N'Djamena vor allem die Höhe des Preises für den Treibstoff, die den Fahrpreis der Minibusse bestimmt.

⁹ 500 Meter ist die durchschnittliche Entfernung zu einer Bushaltestelle zu Fuß

Der Fahrpreis ist auf Wegen mit einer hohen Dichte konkurrierender Minibusse, wie der Linie Dembé – Hamama – Kreisverkehr, weniger hoch als auf Linien mit wenig Verkehr und ohne Konkurrenz wie zum Beispiel auf der Linie Dembé-Gassi (siehe Tabelle im Anhang). Die Versuche der öffentlichen Hand, den Preis für die Passagierbeförderung per Minibus zu regulieren, sind missglückt. Der Regulierungsversuch geschah insbesondere wegen der Preisfluktuation beim Treibstoff. Der Standard-Preis für eine Fahrt mit dem Minibus, der von der öffentlichen Hand festgelegt wurde, betrug 150 F CFA, das sind 0,25 Eurocent. Die Betreiber der Minibusse waren einverstanden, Passagiere zu diesem Preis zu befördern, allerdings zum Nachteil von deren Komfort. *„Sie nehmen nun nämlich mehr Passagiere (15) als erlaubt (12) auf. Dies geschieht vor allem, um die Kosten des Treibstoffs tragen zu können“* (Abdoulaye Adoum, mündliche Quelle vom 04.03.2013).

4.2.2. Sicherheit

Die Beengtheit in den Minibussen, die insbesondere der Überladung geschuldet ist, ermöglicht es unlauteren Passagieren, die anderen zu bestehlen. Die Passagiere sitzen eng aneinander gedrängt, so dass es schwierig wird, seine eigenen Bewegungen wahrzunehmen, weil ständig Reibungen durch ruckartiges Fahren passieren. Die Fälle von Diebstahl sind zahlreich, obwohl sie nicht erfasst oder die gestohlenen Gegenstände von den Passagieren nicht zurückgefordert werden. Nach Angaben des Hauptberaters des STUIT *„erstatten die Fahrer der Minibusse selten Anzeige, wenn es um Fälle von Diebstahl geht, weil diese nicht oft beanstandet werden. Die Fälle, in denen Opfer einen Fall von Diebstahl anzeigen, sind selten“* (Abdoulaye Niankounian, mündliche Quelle vom 04.03.2013).

Diese Schwierigkeiten hängen auch mit der Tatsache zusammen, dass die Opfer den Diebstahl erst nach dem Aussteigen aus dem Bus feststellen. Nur wenige können das Fahrzeug nachträglich ausmachen. Die Anordnung der Sitze in den Minibussen erlaubt es nicht, dass ein Kontrolleur anwesend ist. Verbale Aggressionen zwischen Passagieren oder zwischen einem Passagier und dem Lehrling geschehen in den Minibussen häufig. Nach Beobachtung eines Fahrers von Minibussen: *„treten diese Aggressionen auf, wenn ein Passagier sich weigert, einem anderen Platz zu machen“*. Gewalttätige Aggressionen wie Vergewaltigungen, Schläge und Verletzungen werden selten festgestellt. Die Minibusse sind zwischen 6 und 21 Uhr in Betrieb, aber nicht länger. Gewalttätigkeiten geschehen oft später in der Nacht, erst nach 21 Uhr. Zwischen 6 und 21 Uhr sind also solche Vorfälle nicht günstig.

4.2.3 Erreichbarkeit

In N'Djamena fahren die Minibusse normalerweise die großen Verkehrsachsen von Zentrum und Peripherie ab. Verbindungen zwischen den Vierteln werden wenig angefahren. Umgestiegen wird häufig am Ende einer Linie, das sich in der Umgebung der Märkte in Richtung der Stadtrand-Viertel befindet. Einige Fahrer sammeln, obwohl es illegal ist, Passagiere auf der ganzen Länge gewisser Wegstrecken ein. Sie suchen sogar manchmal nach Kunden. Sie durchfahren die Straßen einiger Viertel am Stadtrand, auch wenn diese schwer zugänglich sind, in der Hoffnung, zwei oder drei Passagiere zu finden. Dennoch variiert der Zugang zu einem Minibus, der eine normale Linie abfährt, mit dem Zielort. Er beträgt im Mittel ein bis zwei Kilometer Fußweg. Im Vergleich zu normalen Werten ca. 500 Meter als durchschnittliche Entfernung zu einer Bushaltestelle zu Fuß, ist die Erreichbarkeit in N'Djamena schlecht. Die Zeit für den Zugang reduziert sich stark für die Anwohner der Verkehrsachsen, die von den Minibussen befahren werden.

Für behinderte Personen jedoch ist der Zugang zu Minibussen sehr eingeschränkt. Die Minibusse bieten aufgrund ihrer Konfiguration (wenig geräumig) keine Möglichkeit, Personen, die auf einen Rollstuhl oder Krücken angewiesen sind, zu transportieren. Dies ist in der Regenzeit noch stärker eingeschränkt. In diesem Zeitraum werden die Endhaltestellen einiger Wege, die Zentrum und Peripherie verbinden, nicht regelmäßig angefahren. Dies ist bei den Linien Marché central – Gassi, Dembé – Eglise 22, sowie Dembé – Bagara der Fall. Die lehmige Beschaffenheit des Bodens sowie das Nichtablaufen des Regenwassers bewirken, dass die Bewohner dieser Gegenden keinen leichten Zugang zu den Minibussen haben. Sie müssen sich irgendwie behelfen, um zu einer zugänglichen Haltestelle zu gelangen.

4.2.4 Komfort

Der mangelnde Komfort der Minibusse, die in N'Djamena fahren, drückt sich in Überladung, Überalterung der Fahrzeuge oder der Sitze, mangelnder Belüftung und Beengtheit aus. Aus den Äußerungen einiger Minibus-Fahrer während der Befragungen geht hervor, dass die Minibusse für die Beförderung von 12 Passagieren konzipiert sind. Jedoch werden meist mehr Personen, ca. 18, als erlaubt mitgenommen, um die Betriebskosten zu decken bzw. den Gewinn zu erhöhen. *„Dieses Mehr an Passagieren erlaubt uns, die tägliche Ungewissheit über den Preis des Kraftstoffs auszubalancieren, einige Strafzettel zu bezahlen, die aus falschem Verhalten im Straßenverkehr resultieren und den Tag mit etwas Geld in der Tasche zu beenden, um unsere Familie zu ernähren“*, sagte dieser Minibusfahrer aus der Linie 1 während des Interviews. Nach Angaben des Beraters der Gewerkschaft des städtischen und

interurbanen Verkehrs im Tschad, Abdoulaye Niankounian, heißen die Kunden die Überlastung der Busse ebenfalls gut: „*Einige Passagiere kommen zu dritt, obwohl sie wissen, dass es nur noch zwei freie Plätze gibt, aber nehmen trotzdem den Minibus*“. Der Fuhrpark der Minibusse besteht aus ausgemusterten Fahrzeugen, die zum Großteil aus Europa importiert wurden. Zwei Drittel des Fuhrparks besteht aus gebrauchten Fahrzeugen (vgl. Teurnier/Domenach 2002).

Auch wenn sie alt sind, gibt es für die Fahrzeuge doch erschwingliche Ersatzteile.



Abbildung 14: Der mangelnde Komfort der Minibusse ist der Überalterung der Sitze (Bild links) und ihrer zu hohen Auslastung (Bild rechts) geschuldet (Fotos: N. Ndadoum 2013).

Es gibt kein Belüftungssystem. Die Türen und Fenster sind hermetisch verriegelt. Sie werden nur geöffnet, wenn ein Passagier zu- oder aussteigt. Die Passagiere müssen den mangelnden Komfort aushalten, nicht nur wegen der Hitze, sondern auch wegen der Abnutzung des Materials der Sitze. Gleichzeitig laufen sie angesichts der überalterten Innenausstattung der Minibusse Gefahr, sich zu verletzen oder mit beschädigten Kleidern auszusteigen.

4.3. Zusammenfassung des Kapitels

Die Dienstleistungsqualität des Angebots an städtischem Nahverkehr sowohl bei den Motorradtaxi als auch den Minibussen ist noch weit davon entfernt, annehmbar zu sein. Die Anzahl der Opfer von Unfällen mit Motorradtaxi, der mangelnde Komfort in den Minibussen, die Fälle von Diebstahl und Aggressionen gegenüber Passagieren zeigen die Existenz von Mängeln auf, was die Rolle, Funktion und die Einhaltung von Gesetzen durch die Akteure in dem System angeht. Die Akteure erschaffen das System nämlich nicht allein,

sondern es sind die verschiedenen Beziehungen, die sie untereinander unterhalten, die ein System ausmachen.

Das Gesetz über das verpflichtende Tragen eines Schutzhelms ist ein illustratives Beispiel für die Beziehungen zwischen der öffentlichen Hand und den Fahrern der Motorradtaxi. Das Tragen eines Helms schützt einige *clandomans* und ihre Kunden bei Verkehrsunfällen. Dennoch ist die Nutzung der Schutzhelme durch die *clandomans* und ihre Kunden abhängig von der Tatsache, dass diese Maßnahmen ohne vorheriges Nachdenken über die Umstände des Erwerbs und der Nutzung (Verfügbarkeit des Helms, Preis, Hygiene) dieser Helme getroffen wurden. Gleichmaßen kann ein Lehrling im Minibus sich nur gut gegenüber seinen Kunden verhalten, wenn er dafür eine gute Ausbildung erhält. Als Teil des Systems muss er verstehen, dass dessen gutes Funktionieren von seinen direkten Beziehungen zu den Kunden abhängt. Sein Verhalten kann das Funktionieren des Systems sowohl gefährden als auch zu dessen Gelingen beitragen.

Das System der Akteure des städtischen Nahverkehrs funktioniert trotz Funktionsstörungen, die auf verschiedenen Niveaus festgestellt wurden. Diese Funktionsstörungen sind die schlechten Beziehungen oder die Probleme, die sich manchen Akteuren in diesem System stellen. Ob es sich um die Ausarbeitung von Verordnungen oder ihre Anwendung handelt, es findet keine Abstimmung zwischen den institutionellen Akteuren und denjenigen, die das Angebot bereitstellen, statt. Und wenn es Absprachen gibt, dann sind sie nicht ausreichend. Das System ist auf eine Art gestaltet, die eher auf die Erteilung von Anordnungen als auf die Verbesserung der Kommunikation ausgerichtet ist.

Die schlechte Qualität des Services, der von den Fahrern von Motorradtaxi und Minibussen angeboten wird, kann teilweise auch mit der Missachtung von Gesetzen erklärt werden. Die Vereinigungen und Gewerkschaften der Motorradtaxi und Minibusse haben Verordnungen erarbeitet, die die Funktionsweise ihrer Handlungen regulieren (vgl. die Allgemeinen Bestimmungen der Motorradtaxi-Verbänden */disposition générale des associations de motos taxis* im Anhang). Diese Bestimmungen werden jedoch von den Fahrern der Motorradtaxi und Minibusse einfach ignoriert oder nicht verstanden, oder sie werden nicht in ihrer Gesamtheit angewendet.

5. Analyse des städtischen Verkehrssystems in N'Djamena

5.1 Was ist ein Akteur?

Nach Bernoux (2009) sind Akteure nicht unbedingt einzelne physische Personen. Ein Akteur kann auch ein Dienstleister sein, ein Team oder eine gewerkschaftliche Unterorganisation oder eine Gruppe von Personen. Ähnlich weit fasst CERTU (2001) den Begriff mit der Definition eines Akteurs als eine Person, eine Gruppe von Individuen, eine Organisation oder eine Institution mit einem oder mehreren Sprechern. Es kann auch eine Person sein, die eine bestimmte Rolle inne hat oder an einer Angelegenheit oder an einem Ereignis teilhat.

Im Tschad sind die Akteure, die an der Steuerung des städtischen Verkehrs beteiligt sind, die Folgenden: auf internationaler Ebene die Weltbank, die Europäische Union, die *Coopération Française* (französische Agentur für Entwicklungszusammenarbeit) und die Afrikanische Entwicklungsbank; auf nationaler Ebene die Regierung sowie das Ministerium für Raumplanung und seine Abteilungen; auf kommunaler Ebene der Bürgermeister und der Direktor der technischen kommunalen Dienste, Baufirmen und Unternehmen, die im Bereich der Instandhaltung der Infrastrukturen für den städtischen Verkehr tätig sein (die Gruppe Sogea-Satom, SNER, Nichtregierungsorganisationen, kleine und mittlere Unternehmen), die Betreiber von Minibussen und Motorradtaxis, deren Lehrlinge und die lokale Bevölkerung, also die Nutzer der städtischen Verkehrs-Infrastruktur.

Die Identifizierung der Akteure ist nötig, um die Art und Weise, in der sie sich organisieren, zu verstehen. Sie bilden ein System, das Bernoux (2002) als Gesamtheit unabhängiger Elemente definiert, die untereinander durch Beziehungen verbunden sind. Es ist charakteristisch für diese Beziehungen, dass, sobald eine von ihnen sich verändert, sich die Gesamtheit verändert (siehe Abbildung 19). Anders gesagt, ist ein Akteurssystem die Art und Weise, in der die Akteure ihr Beziehungssystem organisieren, um konkrete Probleme, die aus der Funktionsweise der Organisation entstehen, zu lösen.



Abbildung 15: Struktur einer Organisation.

Quelle: Bernoux (2009): *Sociologie des Organisations*.

Der Autor nutzt Bürostühle als Symbole, um die Struktur einer Organisation zu erklären. Diese Elemente (Bürostühle), die aufeinander gestapelt sind, nehmen – jeder für sich – eine wichtige Rolle im Sinne ihrer Position innerhalb des Systems ein. Die Anordnung dieser Bürostühle ist derart, dass das Herausziehen eines einzigen automatisch den Zusammenbruch des ganzen Gebildes aus Bürostühlen verursachen würde. Damit verdeutlicht der Autor, dass die Elemente am Fundament eines Systems oder einer Organisation ebenfalls zu deren Funktionsweise beitragen, und zwar unabhängig von bestehenden Hierarchien. Des

Weiteren versucht er, mit dieser Grafik die Interdependenzen unter den Akteuren in einer Organisation oder in einem System aufzuzeigen.

Auch wenn die Akteure des städtischen Verkehrs in N'Djamena innerhalb dieser Organisation fest definierte Rollen und Aufgaben haben, arbeiten sie doch meistens unabhängig voneinander.

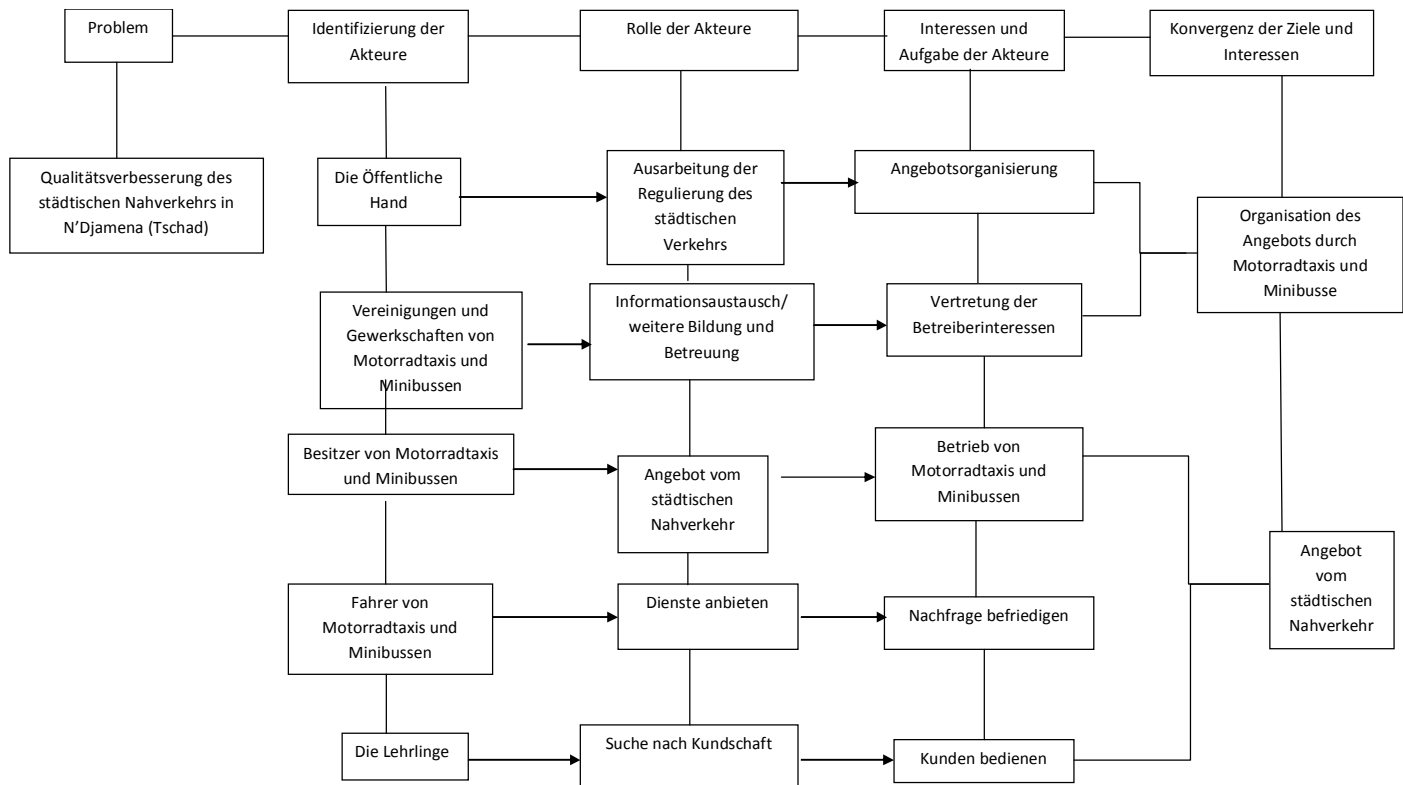


Abbildung 16: Rolle und Aufgabe der wichtigsten Akteure im städtischen Nahverkehr in N'Djamena

Quelle: Eigene Ausarbeitung nach dem Treffen mit der öffentlichen Hand und Verantwortlichen der Motorradtaxi und Minibusse.

Mit obigem Schema können zunächst einmal die verschiedenen Akteure, die an der Organisation des städtischen Nahverkehrs in N'Djamena beteiligt sind, identifiziert werden. Man kann, je nach ihrer Rolle und Aufgabe, zwei Gruppen von Akteuren unterscheiden: institutionelle Akteure (die öffentliche Hand, die Verbände und Gewerkschaften der Motorradtaxi und Minibusse), das heißt diejenigen, die sich mit der Regulierung des

Personenverkehrs befassen, und die Betreiber (die Besitzer von Motorradtaxis und Minibussen, die Fahrer dieser Fahrzeuge, die Lehrlinge in den Minibussen), also diejenigen, die sich um das Angebot kümmern.

Die Rolle des Verkehrsministeriums besteht darin, Regeln für den Nahverkehr in Abstimmung mit den anderen Akteuren in diesem Sektor auszuarbeiten. Die Einnahmen dieses Ministeriums bestehen aus den verschiedenen Dienstleistungen, die den Verbänden und Gewerkschaften der Minibusse und Motorradtaxis und anderen Nutzern angeboten werden. Es handelt sich dabei um die technische Überprüfung der Fahrzeuge sowie um Gebühren und Abgaben, die für die Nutzung der städtischen Verkehrs-Infrastruktur erhoben werden. Den Interviews mit Monsieur Noitora, stellvertretender Leiter im Verkehrsministerium, zufolge hat das Verkehrsministerium noch keine umfängliche Regulierung über den städtischen Verkehr erarbeitet. Bei denjenigen Gesetzen und Regeln, die in Kraft sind, handelt es sich um die ministerielle Anordnung N° 26//MTPT/DG/DTS/2002, welche die Bedingungen für die Funktionsweise der Motorradtaxis festschreibt und die Dienstanweisung n°645/MIT/DC/2013, welche festlegt, dass systematisch und verpflichtend alle Personen, die eine Fahrerlaubnis erwerben wollen, Kurse in einer Fahrschule besuchen müssen. Außerdem gehen vom Verkehrsministerium immer wieder punktuelle Aktionen aus, um den städtischen Verkehr zu regulieren, zum Beispiel das alltägliche Verkehrsmanagement in einigen Straßenkreuzungen ohne Ampeln während der Hauptverkehrszeit von Morgen (7 Uhr bis 9 Uhr) und Vormittag (12 Uhr bis 14 Uhr). Eine andere Schwierigkeit, der das Ministerium bei der Ausübung seiner Befugnisse gegenübersteht, ist die Durchsetzung von Gesetzen.

Die Verbände und Gewerkschaften der Minibusse und Motorradtaxis bestehen vor allem, um die Interessen der Betreiber gegenüber der öffentlichen Hand zu verteidigen. Dafür werden Weiterbildungen und eine Betreuung für die Fahrer der Motorradtaxis und Minibusse organisiert, mit dem Ziel, ihnen die im städtischen Verkehr geltenden Regeln und ein gesetzeskonformes Verhalten beizubringen. Dadurch nehmen sie eine Vermittlerrolle zwischen der öffentlichen Hand und ihren Mitgliedern ein. Die Einnahmen der Verbände der Motorradtaxis und Minibusse stammen aus den Beitragszahlungen ihrer Mitglieder sowie aus dem Begleichen täglicher Rechnungen (0,50 Eurocent), die die Minibus- und Motorradtaxifahrer vor dem Betrieb zahlen müssen. Die Verbände haben oft Schwierigkeiten in Bezug auf das Durchsetzen ihrer allgemeinen Bestimmungen. Diese werden von den Motorradtaxi- und Minibusfahrern vor Ort häufig missachtet.

Die Besitzer von Motorradtaxi und Minibussen spielen ebenfalls eine wichtige Rolle in der Funktionsweise des Angebots an städtischem Nahverkehr. Sie stellen den Fahrern nach Abschluss eines Vertrages die Fahrzeuge für den Betrieb zur Verfügung. Damit tragen sie auch zum Kampf gegen die Jugendarbeitslosigkeit bei, vor allem zur Beschäftigung derjenigen, die sich kein eigenes Fahrzeug leisten können. Trotz der Wichtigkeit ist ihre Rolle oft nicht gut erkennbar. Manchmal sind sie mit Schwierigkeiten konfrontiert, wenn es darum geht, ihren Fuhrpark zu erneuern. Mit Ausnahme der Motorräder handelt es sich bei der Mehrzahl der Minibusse um Fahrzeuge aus zweiter Hand, welche häufig Pannen haben, die schwer zu reparieren sind. Aufgrund der geringen Verfügbarkeit von Ersatzteilen auf dem lokalen Markt ist es schwierig, sie permanent instandzuhalten.

Den Fahrern der Minibusse und der Motorradtaxi kommt für das Angebot an städtischem Nahverkehr in N'Djamena eine Schlüsselrolle zu. Ihre Rolle ist es, die Nachfrage zu befriedigen, und zwar trotz der schwierigen Bebauungssituation und Erreichbarkeit gewisser Viertel am Stadtrand, was eine tägliche Herausforderung darstellt. Während dies für die Minibusfahrer eine tägliche Herausforderung darstellt, ist die problematische Erreichbarkeit von Stadtrandgebieten für die Motorradtaxi jedoch ein notwendiges Übel, denn aus diesen Umständen und vielem anderen wie Arbeitslosigkeit, ist das Gewerbe ja erst entstanden. Ihre Flexibilität und Anpassungsfähigkeit erlaubt es ihnen, auf die Nachfrage nach Fortbewegung in schwer zugänglichen Gebieten zu reagieren. Sie haben jedoch sehr häufig Probleme mit ihren Kunden. Dabei handelt es sich um Missverständnisse über den Preis der Beförderungsleistung oder über das Ziel der Fahrt, was dazu führen kann, dass eine zusätzliche Strecke gefahren werden muss, um den Kunden an sein Ziel zu bringen. Es kann sich auch darum handeln, dass kein Wechselgeld gegeben werden kann, weil der Kunde zu Beginn der Fahrt nicht gesagt hatte, dass er nur einen großen Geldschein bei sich hat.

Der Lehrling ist ebenfalls ein wichtiges Glied in der Organisation des städtischen Verkehrs von N'Djamena. Außerhalb seiner vordringlichen Rolle, die darin besteht, Kunden zu suchen und ihnen das Fahrtziel mitzuteilen, kümmert sich der Lehrling auch um die kleinen, täglich anfallenden Angelegenheiten des Fahrzeugs. Dabei muss er dem Fahrer bei kleinen alltäglichen Reparaturarbeiten zur Hand gehen und den Fahrer, im Falle seiner Verhinderung, auch ersetzen. Auch wenn der Lehrling vom Fahrer ausgewählt wird, besteht kein Vertrag zwischen ihnen. Der Lehrling wird nach seiner Leistung und den täglichen Einnahmen bezahlt. Diese Einnahmen hängen daher von seiner Fähigkeit, Kunden zu finden, ab. Bei den Lehrlingen handelt es sich im Allgemeinen um Jugendliche zwischen 16 und 18

Jahren, die keine Schule besucht und keine Grundbildung genossen haben. Daher zeigen sie oft wenig Respekt für ihre Kunden.

Eine Qualitätsverbesserung des Angebots an städtischem Nahverkehr erfordert ein Minimum an Organisation der beteiligten Akteure. Auch wenn diese gemeinsame Interessen teilen, entwickelt sich in der Realität doch jeder für sich. Die im Feld beobachteten Divergenzen resultieren zum großen Teil aus einem Mangel an Abstimmung zwischen den Betreibern der Minibusse und der Motorradtaxis. Die Qualität des Angebots hängt von der Abstimmung zur Verbesserung des Fahrpreises, des Komforts, der Sicherheit sowie der Verlässlichkeit ab.

Eine Abstimmung zwischen den Betreibern der Minibusse und der Motorradtaxis kann es ermöglichen, die räumlichen Konflikte zwischen den Minibussen und Motorradtaxis zu vermeiden, welche Unfälle zur Folge haben. Die Minibus- und Motorradtaxifahrer sind in einer ständigen Konkurrenz in einigen Stadtteilen. Sie sind öfters auf der Suche nach Kunden, welchen sie niedrige Preise anbieten, um sie anzuziehen. In dem Fall halten sie sich nicht an die Verkehrsregeln, vor allem das Anhalten an den Ampeln sowie die Geschwindigkeitsbeschränkung. Die beiden Transportmittel können sicher und zuverlässig sein, wenn sie sich räumlich ergänzen. Die Minibus- und Motorradtaxibetreiber sind daran interessiert, einen qualitativen Service anzubieten.

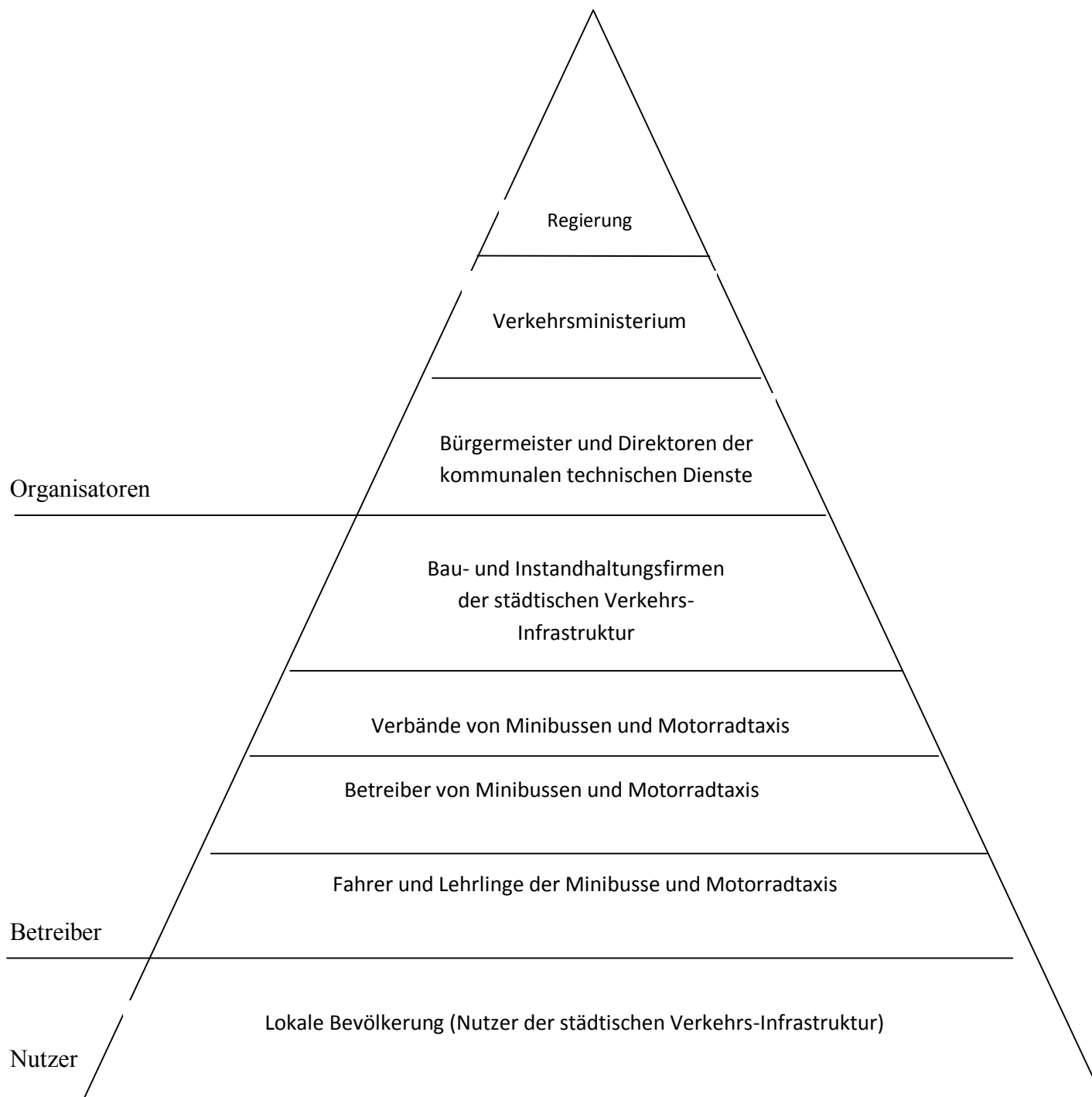


Abbildung 17: Die Akteure des städtischen Verkehrs in N'Djamena.

Quelle: Eigene Ausarbeitung 2012 nach Aussagen oder öffentlichen Hand.

Die Pyramide in Abbildung 17 zeigt den Aufbau der Organisation des städtischen Verkehrswesens in N'Djamena auf. Die Spitze bilden der Staat und seine Organe. Dabei handelt es sich um die hohe Hierarchie. Von der Spitze aus werden Gesetze und Politiken in Bezug auf die Steuerung des Verkehrs ausgearbeitet. Diese werden am Fuß der Pyramide durch die Betreiber und Nutzer des Verkehrs angewandt. Je nach Einflussmöglichkeiten und Position im System ist jedes Element auf einer unteren Stufe in der Pyramide den Elementen auf den höheren Stufen unterworfen. Kurz gesagt, verlaufen die wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen von der Spitze der Pyramide zur Basis. Zum Beispiel, wenn es um Bau, Planung und Regulierung des Verkehrswesens geht, ist die öffentliche Hand zuständig.

5.2 Organisation der Akteure des städtischen Verkehrs in N'Djamena

Die Motorradtaxi- und Minibus-Fahrer organisieren sich in Verbänden oder Gewerkschaften in den zehn Bezirken der Stadt. Vor Ort unterscheiden sie sich durch die Farbe ihrer Kleidung. Jeder Verband hat seine eigenen „Allgemeinen Bestimmungen“ (siehe Anhang), das heißt Dokumente, die seine Funktionsweise regeln. Diese interne Regulierung ist bei fast jedem Verband gleich. Die Fahrer der Minibusse jedoch organisieren sich als Gewerkschaften. Im Gegensatz zu den Verbänden der Motorradtaxis haben sich die Minibus-Gewerkschaften nicht nach Bezirken organisiert. Normalerweise findet sich ihr Sitz in der Nähe der Märkte.

5.2.1 Die Typologie der Motorradtaxi- und Minibus-Fahrer

Die Typologie trägt dazu bei, die räumliche Rolle und die Interessen der Fahrer von Motorradtaxis und Minibussen besser zu verstehen. Die ausgewählten Kriterien für die Einteilung dieser Typen wurden bezüglich der Verkehrszeitpunkte in N'Djamena gemacht (vgl. Groupement Berger-Egis 2011). Je nach ihren Interessen und Motivationen können mehrere Profile von Motorradtaxi- und Minibusfahrern unterschieden werden. Es gibt jeweils Fahrer, die morgens zwischen 6 und 8 Uhr, am Nachmittag zwischen 12 und 14 Uhr, abends zwischen 16 und 18 Uhr oder in der Nacht ab 20 Uhr arbeiten. Diese Arbeitszeiten korrespondieren mit den Zeitpunkten, zu denen die Nachfrage am stärksten ist. Neben den Motorradtaxi- und Minibus-Fahrern existieren jedoch auch noch andere informelle Gruppen. Dabei handelt es sich um Fahrer, die keinem Verband oder keiner Gewerkschaft angehören und ihr Gewerbe illegal betreiben. Es gibt mehrere Gründe, die ihre Nicht-Zugehörigkeit zu einem Verband oder Gewerkschaft erklären. Während es einigen darum geht, gewisse Beschränkungen wie zum Beispiel die Disziplin an den Haltestellen, die ihnen die geltenden

Regeln auferlegen, zu umgehen, geht es anderen vor allem darum, möglichst viel Gewinn zu machen.

5.2.1.1 Typologie der Motorradtaxi-Fahrer

Die Fahrer der Motorradtaxis organisieren sich in Verbänden oder Syndikaten in einigen Bezirken der Stadt N'Djamena. Für die Befragung wurden einige von ihnen an den Haltestellen im ersten, fünften, sechsten, siebten, achten oder neunten Bezirk aufgesucht. Die Motorradtaxi-Fahrer haben, obwohl sie in Verbänden oder Gewerkschaften organisiert sind, sehr unterschiedliche Arbeitsrhythmen. Dies liegt daran, dass sie andere Verpflichtungen haben.

Tabelle 4 : Anzahl der für die Interviews ausgewählten Motorradtaxifahrer

Zeitspanne	Anzahl der Fahrer der Motorradtaxis	Prozentangabe
vor und nachmittags	25	54 %
abends und nachts	15	33 %
gelegentlich	6	13 %
Insgesamt	46	100

Quelle: Eigene Zusammenstellung

Die interviewten Fahrer der Motorradtaxis je nach Zeitspanne

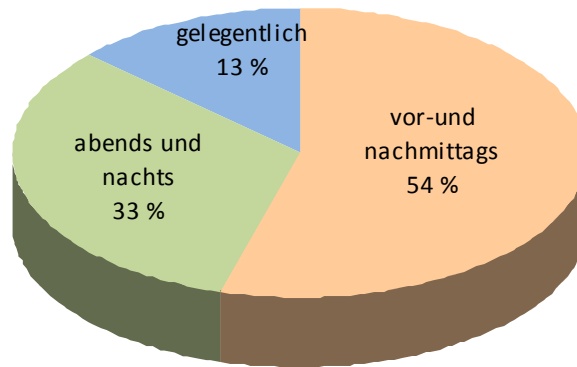


Abbildung 18: Die interviewten Fahrer der Motorradtaxis je nach Zeitspanne

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach den Daten aus den Interviews

5.2.1.1.1 Fahrer, die vormittags und am Nachmittag arbeiten

Mehr als die Hälfte der Motorradtaxifahrer, ca. 54 %, gaben in Interviews an, dass sie sich für vormittags und nachmittags entschieden, zu arbeiten. Dies hat nicht nur mit den höchsten Einnahmen des Tages zu tun, sondern vor allem damit, dass diese Gruppe verpflichtet ist abends zu dem Ort ihrer Ausbildung, wo der Unterricht meistens um 16 Uhr beginnt, zu gehen. Auf die Frage, warum sie nur in dieser Zeitspanne motiviert sind, zu arbeiten, antwortete Abdelkerim Djarat, Vertreter der Verbände der Motorradtaxis des ersten Bezirks: *„Die meisten dieser Jugendlichen haben ihre Schulzeit früh abgebrochen. Somit könnten sie nicht an einer Hochschule oder einer Universität studieren. Die einzige Möglichkeit, die sie haben, ist, neben ihrer Mototaxiarbeit eine Ausbildung zu machen. Die meisten Ausbildungszentren bieten nur abends Unterricht an. Dabei haben sie die Zeitspanne zwischen 5 und 8 Uhr sowie zwischen 12 und 14 Uhr ausgewählt“* (mündliche Mitteilung vom 02.03.2013). Diese Zeitspanne korrespondiert mit der Hauptverkehrszeit des Vormittags und des Nachmittags. Weiterhin erklärt Djarat, dass die Motorradtaxifahrer in dieser Gruppe viel arbeiten müssen, damit sie viel Geld verdienen, um ihre kleine Familie zu ernähren oder die Kosten ihrer Ausbildung übernehmen zu können. Ihre Kundschaft setzt sich aus Schülern und Studenten, Händlern und einigen Funktionären zusammen.

Die unerwarteten Stopps der Minibusse sowie einige Staus am Morgen bedenkend, entscheiden sich diese Kunden, ein Motorradtaxi zu nehmen, um möglichst rasch zum Ort

ihrer Tätigkeit zu gelangen. Viele von ihnen wohnen in den Vierteln am Stadtrand, die erst vor kurzem entstanden und für die Minibusse schwer zugänglich sind. Dies sind die Viertel hinter dem ersten, achten und zehnten Bezirk. Für die Schüler und Studenten ist es die Möglichkeit, schnell zu ihrer Bildungseinrichtung zu gelangen (die Oberschulen/Lycées Félix Eboué, Sacré Cœur, Collège Evangélique, Technique Commerciale, Technique Industrielle sowie einige Fakultäten in Ardep Djoumal), um an den ersten Unterrichtsstunden teilnehmen zu können, die normalerweise ab 7 Uhr beginnen. Dies sind die einzigen attraktiven Bildungseinrichtungen für viele Jugendliche in N'Djamena. Gleichzeitig ist es für einige Händler, die in den Vorstädten von N'Djamena wohnen, praktisch, schnell mit ihren Waren (Gemüse, Fleisch, Fisch) zu einigen Handelszentren und Märkten zu kommen. Dabei nutzen sie insbesondere die Frische des Morgens.

Zwischen 12 und 14 Uhr spielen diese Motorradtaxi-Fahrer ebenfalls eine sehr wichtige Rolle. Diese Zeitspanne fällt mit dem Ende des Unterrichts sowie der Arbeitszeit zusammen. Daher können dank ihrer Dienste die Schüler, Studenten und Händler wieder nach Hause gelangen. Die Fahrer haben räumlich und sozial tatsächlich eine wichtige Rolle inne. Im Zusammenhang mit schneller Verstädterung, die, wie in N'Djamena, nicht von begleitenden planerischen Maßnahmen flankiert wurde, wo viele Haushalte nur schwer Zugang zu soziokulturellen und allgemeinbildenden Strukturen der Stadt haben, ist ihre Rolle noch wichtiger. Sie ermöglichen den Bewohnern außerhalb gelegener Stadtviertel, aktiv am zivilgesellschaftlichen Leben teilzuhaben und von einigen Vorteilen, die die Stadt anbietet, zu profitieren, wie etwa Bildung, Gesundheitsvorsorge und wirtschaftliches Leben. Durch ihre Dienste werden die Grenzen zwischen dem Stadtzentrum und der Peripherie beseitigt.

Auch wenn sie ständig arbeiten, sind es nur diese Zeitspannen, die in ihren Augen die Möglichkeit bieten, gute Einnahmen zu machen. Zwischen 10 und 11 Uhr machen sie eine Pause, bevor sie um 12 Uhr wieder anfangen und bis 14 Uhr arbeiten. Einige von ihnen haben mit ihren Kunden einen Vertrag geschlossen. Dadurch sind sie gehalten, ihren Kunden innerhalb dieser Zeitspanne ihren Dienst anzubieten. Die Kundschaft besteht hauptsächlich aus Frauen, denn diese, sogar wenn sie selbst ein Zweirad besitzen, benutzen es selten wegen der Unsicherheit der Straßen. Die Gebiete, in denen sie mit Vorliebe fahren, sind die Viertel Ambata, Boutalbagar oder Gassi im siebten Bezirk und Madjorio und Milezi im ersten Bezirk. Die Motorradtaxis werden immer öfter während der Werktage von öffentlich oder privat Beschäftigten nachgefragt. Dies geschieht vor allem aufgrund ihrer Fähigkeit, sich bei Staus zwischen den Fahrzeugen hindurchzuschlängeln.



Abbildung 19: Links befördert ein Motorradtaxi-Fahrer eine Händlerin zum Markt von Farcha im ersten Bezirk; rechts lädt ein Händler vom Dembé-Markt seine Waren vom Motorrad, nachdem er dessen Dienste genutzt hat (Fotos: N. Ndadoum 2013).

Die Gebiete, die die Motorradtaxi-Fahrer mit Vorliebe anfahren, werden sogar bis über die Grenzen einiger Orte wie Hillé Houdjaj Ngonmba, Djimangali und Toukra im neunten Bezirk oder Angabo, Fondoré, Sadjéré und Ouroula im zehnten Bezirk ausgeweitet, um den Gemüsebauern eine direkte Beförderung ihrer Produkte zu den verschiedenen Märkten der Stadt zu ermöglichen (siehe Abbildung 8).

5.2.1.1.2 Fahrer, die am Abend und nachts arbeiten

Während einiger abendlicher Aufenthalte an den Haltepunkten konnte eine andere Kategorie von Motorradtaxi-Fahrern ausgemacht werden. Es handelt sich dabei um diejenigen, die von 16 bis 18 Uhr und teilweise bis 20 Uhr arbeiten. Während des Interviews hat sich fast ein Drittel (ca. 33 %) entschieden, abends zu arbeiten. Während es für einige einfach darum geht, dass es nachts wenige Polizeikontrollen gibt (da nicht alle Motorradtaxifahrer einen Führerschein haben), ist für die anderen das Fehlen von Verkehrsstaus in einigen Straßen der Hauptgrund ihrer Motivation, nachts zu arbeiten. Ein Motorradtaxifahrer des achten Bezirks sagte Folgendes: „*Ich habe mich dafür entschieden nachts zu arbeiten, weil ich die Kundschaft schnell zum Ziel fahren kann ohne so viele Umwege wie tagüber. Außerdem wird das Unfallrisiko im Gegensatz zu dem am Tag reduziert*“. Im Gegensatz zu den Zeiten, zu denen die Fahrer der anderen Gruppe arbeiten, ist am Abend die Mobilitätsintensität der Einwohner, sogar derer, die am Stadtrand wohnen, stark verringert. Besonders trifft dies für die Fahrten von Zuhause zum Arbeitsort zu. Am Abend finden verstärkt Fahrten zwischen den einzelnen Vierteln statt. Dabei handelt es sich um Fahrten von einem Stadtrand-Gebiet zum anderen oder vom Stadtrand in die zentral

gelegenen Viertel. Einige Hochschulen und Ausbildungszentren, die in diesen Vierteln während der letzten zehn Jahre errichtet wurden, bieten ausschließlich am Abend Unterricht an. Die Fahrten der Studenten, die diese Bildungseinrichtungen besuchen, bewirken eine starke Nachfrage nach dem Angebot der Motorradtaxi. Ebenfalls abends ab 18 Uhr verlassen viele Händler die Märkte, auf denen sie ihre Waren anbieten und fahren nach Hause. Tatsächlich sind ab 18 Uhr weitaus weniger Minibusse unterwegs als tagsüber. Daher ist für viele Händler, die in den Vorstädten N'Djamenas leben, das Motorradtaxi die einzige Fortbewegungsmöglichkeit, um nach Hause zu gelangen.

Abends befahren die Motorradtaxi-Fahrer sehr viel häufiger Strecken zwischen verschiedenen Vierteln als während des Tages, wenn die meisten Fahrten vom Stadtrand ins Zentrum oder umgekehrt führen. Zu abendlichen Freizeitbeschäftigungen wie Kino, Sport- oder Musikveranstaltungen kann man dank dieser Kategorie von Motorradtaxi-Fahrern mittlerweile gut gelangen. Die Bewohner von Stadtrandgebieten wie Angabo, Ambata, Madjorio und Boutalbagar fahren normalerweise in die zentral gelegenen und belebten Viertel wie Diguel, Moursal, Ardep Djoumal und Dembé, wenn sie einen Film oder ein Fußball-, Basketball- oder Handballspiel schauen wollen, tanzen oder zu einer kulturellen Veranstaltung gehen wollen. Daher trägt diese Kategorie von Motorradtaxi-Fahrern zur Stärkung der sozialen Verbindungen und zur Kohäsion unter den verschiedenen Vierteln bei (Finn & Mulley 2011). Ihren Angaben zufolge ist die Arbeit am Abend, im Gegensatz zu der am Morgen oder nachmittags nicht rentabel, aber sie führen sie, gezwungenermaßen, zu diesem Zeitpunkt aus. Einige haben nämlich tagsüber noch andere Beschäftigungen (Schule, eine andere Beschäftigung, Handel) und können daher nur abends als Motorradtaxi-Fahrer arbeiten.

Fahrer, die es sich leisten können, arbeiten nur bis 20 Uhr. Ihr Arbeitsgebiet ist jedoch eingeschränkt. Nachts sind die Fahrer der Motorradtaxi nämlich nicht überall anzutreffen: *„Sie fahren nur beleuchtete Gebiete ab. Gebiete am Rand der Stadt, wo es keine Beleuchtung gibt, sind damit von ihrem Dienst de facto ausgeschlossen“* (Abderahmane, Vertreter der Verbände der Motorradtaxi des fünften Bezirks). Im Allgemeinen verlassen die Bewohner einiger Viertel am Stadtrand ihre Häuser selten nach 20 Uhr. Einige wenige sind zwar auch nach dieser Uhrzeit noch unterwegs, aber sie bleiben in ihrem Viertel und gehen zu Fuß. Dabei handelt es sich meistens um Besuche in Häusern, die nicht weit entfernt sind.

5.2.1.1.3 Fahrer, die unabhängig arbeiten

Hierbei handelt es sich um nicht angemeldete Gruppen, das heißt um Motorradtaxi-Fahrer, die in keinem Verband Mitglied sind. Einige von ihnen wurden befragt (ca. 13 %), um herauszufinden, welche Gründe sie dafür haben, alleine zu arbeiten. Während aus Sicht der einen die geltenden Regeln nicht mit ihren Interessen kompatibel sind, geht es den anderen einfach nur darum, ihr Einkommen aufzubessern. Tatsächlich arbeitet diese Gruppe von Fahrern nur gelegentlich, sodass es ihnen schwerfällt, sich den Regeln und Funktionsweisen der Verbände anzupassen. Darüber hat sich ein Motorradtaxifahrer des siebten Bezirks geäußert: *„Ich werde nur tätig, wenn ich gerade Geld benötige. Die Disziplin, der sich die regelmäßig arbeitenden Fahrer unterwerfen müssen, ist mit meinen Interessen nicht kompatibel. An den Haltestellen sind es nämlich die Kunden, die auf die Fahrer zukommen, und wenn man die Größe der Stationen betrachtet (Er meint die Anzahl der Personen pro Fahrer, die bei durchschnittlich 20 Personen liegt), ist es nicht immer garantiert, dass man als Fahrer einen interessierten Kunden findet“*. In der Folge verringert sich die Wahrscheinlichkeit, genug Geld einzunehmen.



Abbildung 20: Links ein klandestiner Fahrer, der in der Nähe des Dembé-Marktes auf Kundschaft wartet. Hierbei handelt es sich um eine nicht kontrollierte Station. Rechts ein Fahrer während einer Diskussion mit den Kontrolleuren der Station Rond-point de Farcha, nachdem er von diesen als klandestin identifiziert wurde.

Diese Gruppe von Fahrern hat entschieden, völlig mobil zu arbeiten, das bedeutet, sie sind ständig auf der Suche nach Kunden. Daher haben sie kein festgelegtes Arbeitsgebiet. Sie haben eine gefälschte Rückennummer, welche sie nur tragen, um die Kunden zu beruhigen und dazu zu bringen, ihre Dienste in Anspruch zu nehmen. Das Organisationssystem der

Motorradtaxi, welches in den letzten fünf Jahren aufgebaut wurde, verpflichtet alle Fahrer dazu, eine Rückennummer zu tragen. Diese Verpflichtung findet sich in Artikel 16 der „Allgemeinen Bestimmungen“. Laut Artikel 13 wird das Tragen einer gefälschten Rückennummer mit einer Geldstrafe von 50.000 F CFA (dies entspricht ca. 77 Euro) geahndet. Auch aus Sicherheits- und Vertrauensgründen nehmen Kunden niemals den Dienst eines *clandomans* ohne Rückennummer in Anspruch. Den Angaben einiger Fahrer, die zu nicht angemeldeten Gruppen gehören, zufolge sind sie vor Ort sehr unauffällig. Unter ihnen bestehe eine ständige Angst, von einem Kontrolleur auf frischer Tat ertappt und denunziert zu werden, vor allem, wenn sie in ihnen unbekannten Stadtgebieten unterwegs sind. Obwohl diese Gruppe jenseits der offiziellen Regeln operiert, spielt sie doch eine wichtige Rolle in dem System. Sie sind nämlich überall anzutreffen und einige Kunden haben sogar das Glück, sie schon abzufangen, um sich von ihnen befördern zu lassen, wenn sie gerade durch die Tür ihres Hauses gegangen sind. Sie sind zudem sehr flexibel mit dem Preis und lassen die Kunden zusteigen, ohne vorher lange über den Preis zu verhandeln, ungeachtet dessen wie lang die zurückzulegende Strecke ist. Da sie im Geheimen und illegal arbeiten, vermeiden sie jegliche Probleme mit der Kundschaft und der Polizei. Auch wenn diese Fahrer überall anzutreffen sind, konzentrieren sie sich doch auf die nähere Umgebung der Märkte. Dort ist es einfach, einen Kunden zu finden, der gerade vom Markt kommt.

Mehrere Fahrer der Motorradtaxi gaben im Interview an, nicht der Besitzer des Motorrads zu sein, was auch immer das Modell war. Bei ihnen handelt es sich mehrheitlich um relativ junge und arbeitslose Fahrer. Für die meisten ist es schwer, sich ein eigenes Motorrad anzuschaffen. Es kostet (Steuern nicht mitgerechnet) zwischen 300.000 und 400.000 F CFA (also 500 bis 600 Euro); mit Steuern liegt der Preis ungefähr bei 600.000 F CFA, also 1.000 Euro. Aus diesen Gründen leihen sich einige ein Motorrad bei einem Privatmann gegen eine tägliche Gebühr von 3.000 FCFA, ungefähr fünf Euro. Nach Angaben einiger Fahrer betragen die täglichen Einnahmen dann ungefähr 8.000 F CFA, das entspricht 14 bis 15 Euro. *„Die durchschnittliche Lebensdauer eines Motorrads beträgt zwei Jahre, und dementsprechend ist der Zustand des Motorrads, welches der Fahrer nach Ablauf der festgelegten Zeit erhält, meist nicht besonders gut. Der Zustand einiger Verkehrswege in N'Djamena sowie die zahlreichen Unfallrisiken tragen täglich zur Abnutzung der Fahrzeuge bei“* (Kaitara, Vorsitzende der nationalen Gewerkschaft der Motorradtaxi, mündliche Mitteilung vom 21.02.2013). Dieser Vertragstyp bietet im Falle eines Unfalls keinerlei Absicherung. Im Allgemeinen ist es dann der Motorradtaxi-Fahrer, der alle Kosten für die

Reparatur übernehmen muss. Dies können sich die Jugendlichen häufig nicht leisten, die ohnehin schon große finanzielle Schwierigkeiten haben, sich und ihre Familie durchzubringen.

5.2.1.2 Typologie der Minibus-Fahrer

Die Interviews, die bei den gewerkschaftlichen Organisationen der Minibusse und mit den Fahrern selbst durchgeführt wurden, ermöglichten es, drei große Gruppen von Minibus-Fahrern zu unterscheiden. Es gibt die Fahrzeug-Besitzer, die ihren Minibus selbst fahren, die unter Vertrag genommenen Fahrer und Fahrer, die von einer Gewerkschaft vermittelt werden. Zusätzlich zu diesen legal operierenden Gruppen existieren auch informelle Gruppen. Hierbei handelt es sich um diejenigen, die aus den gleichen Gründen wie den zuvor bei den Motorradtaxi-Fahrern genannten entschieden haben, auf nicht legale Art und Weise tätig zu werden.

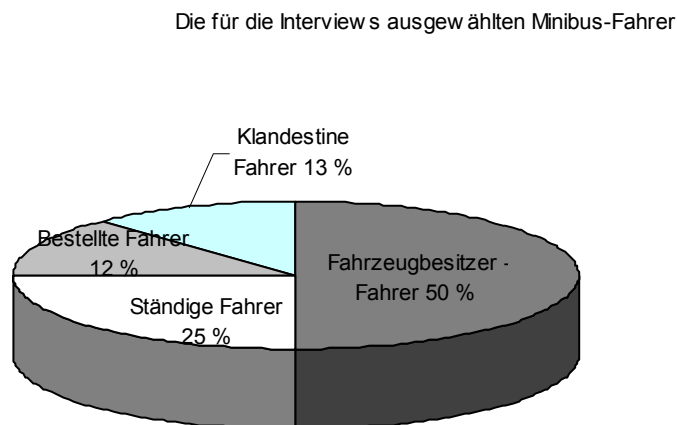


Abbildung 21: Die für die Interviews ausgewählten Minibusfahrer

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach den Daten aus den Interviews

5.2.1.2.1 Fahrer, die zugleich Minibus-Besitzer sind

Die Fahrer, die einen Minibus besitzen, sind diejenigen, die sich entschieden haben, ihr Fahrzeug selbst zu fahren. Auf den sechs ausgewählten Linien gab die Hälfte der Minibusfahrer in Interviews an, dass sie Besitzer der Fahrzeuge sind. Bei ihnen handelt es

sich normalerweise um frühere Lehrlinge oder Fahrer, die zuvor für andere gearbeitet hatten und sich dann selbst einen Minibus angeschafft haben. Nach den Äußerungen einiger von ihnen erlauben es die Einnahmen am Ende mancher Jahre nicht, ein neues Fahrzeug anzuschaffen. *„Doch dank gegenseitiger Hilfe und einem Schutzhüllen-Mikrofinanz-und Mikrokredit-System konnte ich nach fünf bis sechs Jahren einen gebrauchten Minibus kaufen, der zwischen einer und anderthalb Millionen F CFA (ca. 2000 Euro) kostet“*, behauptet ein Minibusfahrer aus der Linie 1 (Marché à mil – Farcha). Tatsächlich lässt sich die Entscheidung einiger Minibus-Besitzer, ihr eigenes Fahrzeug als Taxi zu betreiben, auch mit der Tatsache erklären, dass sie ein sehr geringes Einkommen haben. Zusätzlich zu den Ausgaben, die beim Betrieb anfallen, müssen sie sich auch noch um ihre Familie kümmern. Dem Dokument 1 der FNSTUIT 2011 (siehe Anhang) zufolge muss so ein Fahrzeug alle sechs Monate instandgesetzt werden. Die Kosten der Instandhaltung, ohne Verwaltungskosten, belaufen sich auf 3.120.000 F CFA pro Jahr, ca. 6000 Euro.

Fahrer, die ihren Minibus selbst besitzen, kümmern sich um routinemäßig anfallende Arbeiten, wie etwa kleine, alltägliche Reparaturen, selbst. Nur während der Fahrt geht ihnen ein Lehrling zur Hand, der die Fahrtpreise von Kunden, die auf dem Weg zusteigen, einsammelt oder denjenigen, die vor der Endhaltestelle aussteigen, das restliche Fahrtgeld zurückzahlt. Dieser Lehrling springt für den Fahrer ein, wenn dieser müde wird, für zwei, drei Tage verhindert ist oder eine Pause machen möchte. Er kann den Fahrer auch zu Zeiten ersetzen, in denen es weniger polizeiliche Kontrollen gibt. Das sind vor allem die Stunden, zu denen der Arbeitstag zu Ende geht oder am Wochenende. Normalerweise fährt der Besitzer seinen Minibus jedoch selbst, wenn er allein ist. Besitzt er jedoch zwei bis drei Minibusse, stellt er andere Fahrer ein, die ihm beim Betrieb helfen.

5.2.1.2.2 Ständige Fahrer

Die ständigen Fahrer sind die professionellen Fahrer, die den ganzen Tag über arbeiten. Viele von ihnen wurden während der Interviews bezüglich ihrer Motivation, als ein ständiger Fahrer zu arbeiten, befragt. Dabei haben ein Drittel, das heißt 25 %, geantwortet, dass sie sich aus finanziellen Belastungen entschieden täglich zu arbeiten. Sie werden von einem Minibus-Besitzer für einen Lohn von 4.000 F CFA pro Tag, ca. 8 Euro, angestellt (vgl. das Dokument II FNSTUIT 2011). Die täglichen Einnahmen, die sie dem Besitzer nach Abzug der täglichen Ausgaben für Treibstoff, Strafzettel oder kleinere Reparaturen übergeben, betragen um die 6.700 F CFA, ca. 10 Euro. Tatsächlich hängen die Einnahmen von der Anzahl der Fahrzeuge ab, die auf einer Linie unterwegs sind. Je wichtiger die Linie

ist, desto mehr Minibusse sind darauf registriert. Dies verringert zugleich die Chance für die Fahrer, große Einnahmen zu machen, wenn man das Rotationssystem, das an den Stationen zu Beginn der Strecke durchlaufen werden muss, bedenkt. Die rentabelsten Linien, auf der die größte Anzahl an Minibussen zirkuliert, sind die Linien Marché à Mil – Hamama mit 360 Minibussen, gefolgt von der Linie Marché à Mil – Farcha mit 340 Minibussen. Auf dem dritten Platz findet sich die Linie Marché à Mil – Rue des 60 Hêtres mit 300 Minibussen (vgl. Groupement EGIS – Louis Berger 2011).

Andererseits sind die möglichen Einnahmen höher, wenn eine Person zeitgleich zwei bis drei Minibusse auf verschiedenen Linien betreibt. Einige Fahrer werden während des Wartens zu Beginn einer Strecke darauf, dass sie dran sind, Kunden einsteigen zu lassen, ungeduldig. Daher arbeiten sie klandestin, indem sie auf dem Weg Leute einsteigen lassen. Diese Strategie nutzen vor allem Gelegenheits-Fahrer, das heißt diejenigen, die an keiner Station registriert sind. Auch wenn diese Praxis bestraft wird, üben einige sie aus, um ihre täglichen Einnahmen aufzubessern.

Die Lehrlinge oder die Fahrer selbst nutzen die starke Nachfrage während der Hauptverkehrszeit aus, um auf halber Strecke einer Linie weitere Fahrgäste einsteigen zu lassen. Oft machen sie das außerhalb von ihrer eigentlichen Linie aus Angst, entdeckt und sanktioniert zu werden. Den gesammelten Berichten einiger Gewerkschafts-Vertreter zufolge geschieht dieses klandestine Handeln in Komplizenschaft mit gewissen Verantwortlichen der Stationen, damit auch sie ihre täglichen Einnahmen steigern können.

5.2.1.2.3 Bestellte Fahrer

Einige gewerkschaftliche Organisationen wie COOP-TUR oder FNSTUIT stellen für Privatleute die Minibusse bereit. Ein Minibus-Besitzer, der einen Fahrer sucht, kann sich an eine gewerkschaftliche Organisation wenden, die ihm dann jemanden vermittelt. Diese Option wird von Minibus-Besitzern jedoch selten genutzt. Dies geschieht aufgrund der Erfahrung einiger, dass die Beschäftigung eines selbst ausgewählten Fahrers günstiger ist als das Einstellen eines Fahrers, der über die Gewerkschaft vermittelt wurde. Nur 12 % der befragten Fahrer der Minibusse bestätigen während der Interviews, dass sie als bestellte Fahrer ihre Verträge unterschrieben haben. *„In letzterem Fall muss der Besitzer nämlich einen Vertrag schließen, der dem Fahrer ein monatliches Einkommen garantiert, und er muss außerdem für einige Sozialausgaben des Fahrers aufkommen“*, erklärt Moussa Youssouf Abakar, Generalsekretär des COOP - TUR.

Die COOP-TUR vermietet Fahrzeuge an Einzelpersonen und vermittelt auch gleich den Fahrer dazu. Der Preis variiert je nach abgefahrenem Umkreis. Er beträgt 60.000 F CFA, das sind 100 Euro, pro Tag im städtischen Umkreis von N'Djamena. Die Kundschaft besteht vor allem aus Touristen, Kunden von Hotels oder Personen, die das Fahrzeug zu besonderen Anlässen wie einer politischen Demonstration, Hochzeitsfeierlichkeiten oder einem Trauerfall mieten.

Dabei werden Fahrzeuge verschiedener Marken von einfachen wie Renault oder Peugeot zu Marken wie Land Cruiser oder Toyota genutzt. Dies sind die Fahrzeuge, die tagtäglich von den Besitzern benutzt werden und die sie bei Bedarf der COOP-TUR zur Verfügung stellen. Die Bezahlung dieser Fahrer ist in jedem Fall anders. Im Falle des Verleihs des Fahrzeugs werden die Fahrer nach ihrer Dienstleistung bezahlt und Sie werden nach der Anzahl ihrer Arbeitsstunden, die sie während des Tages abgeleistet haben, bezahlt. Entscheidend ist auch die Dauer des Vertrags, also die Zeitspanne des Fahrzeugverleihs.

5.2.1.2.4 Klandestine Minibus-Fahrer

Die klandestinen Fahrer sind diejenigen, die zu keiner Gewerkschaft gehören. Mehrere Gründe erklären die Existenz dieser informellen Gruppe im System. Während der Interviews wurden die Fahrer der Minibusse gefragt, aus welchen Gründen sie dafür sind, illegal zu arbeiten. Dabei gaben einige Fahrer der Minibusse, 13 %, die während der Interviews gefragt wurden, unterschiedliche Meinungen an. Der Minibusfahrer, den wir aus der Linie 9 (Marché central – Gassi) befragt haben, nennt das Rotationssystem als ersten Grund: *„Dieses Rotationssystem wird zu Beginn jeder Linie eingerichtet, jedoch unterstützen es offenbar viele Fahrer nicht. Dieses System besteht darin, die Beladung der Fahrzeuge nach ihrer Einfahrt in den Busbahnhof und nach ihrem Zielort zu regeln. Wenn man die Größe der Stationen bedenkt, müssen einige Fahrer mehrere Stunden warten, bis sie wieder dran sind“*. In einigen Fällen, wenn die Abfahrten schnell laufen, passiert dies nur in der Hauptverkehrszeit. Dies sind folgende Zeitspannen: 6 bis 8 Uhr morgens und 12 bis 14 Uhr nachmittags. Das System hat viele Vorteile, vor allem was das Organisatorische angeht, aber es ermöglicht den Fahrern nicht, täglich so viel einzunehmen, wie sie es wünschen.

Andere Gründe, die einige Fahrer von Minibussen in die Illegalität drängen, sind auch organisatorischer und institutioneller Natur. *„Viele von ihnen erhalten keinen festen Lohn, sondern werden je nach Tageseinnahmen bezahlt. Die Situation ist daher kompliziert, vor allem für diejenigen, die eine Familie ernähren müssen. Sie müssen viel arbeiten und*

außerdem Einnahmen an die Besitzer der Fahrzeuge zahlen, bis sie ein wenig Geld für die Bedürfnisse ihrer Familie zur Seite legen können“, sagte Abdoulaye Adoum, Generalsekretär des STUIT.

In diesem Zusammenhang erklären andere ihr Verhalten mit finanziellen Schikanen, die die Verwalter der Busbahnhöfe ihnen aufbürden. *„Es handelt sich dabei insbesondere um Abgaben, die ich dem „coxeur“¹⁰ bei jeder Abfahrt für die Instandhaltung des Bahnhofs zahlen muss oder auch um eine kleine Summe, die ich dem Lehrling zahlen muss“,* sagte dieser Minibusfahrer der Linie 5 (Marché à mil – Dembé). Dieser empfängt die Passagiere im Fahrzeug und kümmert sich gleichzeitig um die Einnahmen. Zudem haben sich die Fahrer aus finanziellen und technischen Gründen nicht für die technische Überprüfung beim Verkehrsministerium registriert. Diese Prozedur ist langwierig und teuer, deswegen haben sie sich entschieden, in der Klandestinität zu arbeiten.

Sie warten häufig auf der Strecke, vor den Stationen, um Passagiere, die in Eile sind, aufzunehmen. Sie nutzen die legale Linie nicht, sondern versuchen sich vielmehr an der Nachfrage vor Ort zu orientieren.

Auch diese Gruppe spielt eine wichtige Rolle im System. In den Stadtrand-Gebieten fahren einige sogar recht weit nach außen, um Kunden zu suchen. Sie liefern sich eine Jagd auf Kundschaft. Der Fahrer verlässt normalerweise den Hauptverkehrsweg und nutzt sogar kleine Straßen einiger Viertel, um Kunden, die er 100 oder 200 Meter vom Minibus entfernt erblickt hat, zu erreichen. Es reicht, wenn dieser dann dem Lehrling, der an der Buswand steht, ein Handzeichen gibt, damit der Fahrer kommt und ihn einsammelt. Sie sind überall anzutreffen, außer, wenn es polizeiliche Kontrollen gibt. Manchmal nehmen sie sogar das Risiko auf sich, unzugängliche Viertel anzufahren, das heißt Viertel, die erst kürzlich errichtet wurden, in denen es deshalb kaum vernünftige Verkehrswege gibt. Wie im vorherigen Fall sind die klandestinen Minibus-Fahrer mit dem Tarif sehr flexibel.

5.2.2. Die Rollen der Akteure im städtischen Verkehr von N'Djamena

Die Übertragung organisatorischer Macht resultiert entweder aus einem Gesetz zur Dezentralisierung oder aus einem Gesetz über die Organisation des Verkehrs in Abstimmung mit den staatlichen Einrichtungen, insbesondere mit der Generaldirektion des Straßenverkehrs, die allgemein für die Betriebszulassungen zuständig ist. Im Tschad wird

¹⁰ Jemand, der sich um die Anordnung der Abfahrten von Minibussen in den Busbahnhöfen kümmert.

diese Direktion durch die *Loi Organique* N° 002/ 2000 vom 16. Februar 2000 geregelt und besitzt den Status einer dezentralisierten Gebietskörperschaft.

Die in der folgenden Tabelle eingetragenen Informationen stammen aus mündlichen Quellen. Dabei handelt es sich um Personen, die während der Besuche in verschiedenen staatlichen und privaten Strukturen und Instanzen, die an der Verwaltung und Steuerung des städtischen Verkehrs in N'Djamena beteiligt sind, angetroffen wurden (vgl. die Liste der interviewten Personen im Anhang)

Tabelle 5: Rolle und Aufgabe der Akteure im städtischen Verkehr von N'Djamena

Akteure	Verantwortung	Beschreibung
Internationale Partner ¹¹	Kreditgeber	Technische Unterstützung Institutionelle Unterstützung Kredite und Spenden
Regierung	Organisation und Regulierung des Verkehrswesens	Ordnet die Nutzung der finanziellen und materiellen Ressourcen an (die Infrastrukturen des städtischen Transports) Entwicklungsprogramm (nationale Programme) Aufreiben von Geldern
Ministerium ¹² für Raumplanung, Stadtplanung und Wohnungswesen	Planungs-/Regulierungsinstanz	Ausarbeitung und Monitoring von Dokumenten zur Raum- und Stadtplanung Planung und Kontrolle der Entwicklung urbaner Zentren
Ministerium für Infrastruktur und Transportwesen	Bauleitung/Regulierung	Schließt mit Bauunternehmen Verträge zum Bau der Verkehrs-Infrastruktur Sucht nach Partnern, um Verkehrsprojekte zu finanzieren Bestimmt die nationale Verkehrspolitik Plant den Bau der übergeordneten nationalen Verkehrs-Infrastruktur Plant die Instandhaltung der Verkehrs-Infrastruktur

¹¹ Gwilliam (2003)

¹² Die Kompetenzen des Ministeriums für Stadt- und Regionalplanung und Wohnungswesen finden sich in der Verordnung n° 780/PR/PM/2008 über den allgemeinen Aufbau der Regierung.

Generaldirektion ¹³ des Straßenverkehrs	Regulierung	Konzeptionierung, Anwendung und Kontrolle der Reglementierung des städtischen Verkehrs und Güterverkehr Förderung und Kontrolle des Straßenverkehrs
Gemeinde ¹⁴ N'Djamenas	Organisation	Ordnet die Nutzung der Ressourcen auf kommunaler Ebene an Koordiniert und fördert die Aktionen der Bürgermeister der einzelnen Bezirke, Erarbeitung und Ausführung von Verkehrsplanungen Bau und Instandhaltung der städtischen Verkehrswege Bau und Instandhaltung der Busbahnhöfe Ausstellung von Betriebs-Lizenzen für den städtischen Verkehr Management des Parkraums und Eintreiben der städtischen Steuern Hilfe für die nationale Polizei durch die kommunale Polizei bei der Verfolgung, Kontrolle und Anwendung der Regulierung des städtischen Transportwesens
Direktor der kommunalen technischen Dienste	Bauleitung	Konzeption und Ausführung kommunaler Programme zum Straßennetz und zur Sanierung Aufbau von Strategien für den städtischen Verkehr, das Verkehrsaufkommen und die Straßenbeleuchtung Auftraggeber für den Bau und die Unterhaltung der städtischen Verkehrs-Infrastruktur Erforschung und technische Kontrolle der städtischen Infrastruktur
Unternehmen im Bereich des Baus und	Bauleitung bei Projekten im Bereich	Technische und materielle Erfordernisse für den Bau der städtischen Verkehrs-Infrastruktur erfüllen

¹³ Ihr Kompetenzbereich wird durch die Verordnung N° 061/MI/SG/DGTS/ 2006 festgelegt.

¹⁴ Die Kompetenzen der Kommunen finden sich im Gesetz N° 002/PR/2000 vom 16. Februar 2000, verstärkt durch die kommunale Verordnung N° 235/M/SG/2007 (Groupement EGIS – Louis Berger, 2011: 89).

der Instandhaltung der Stadtverkehrs- Infrastruktur	des städtischen Verkehrs	Innerhalb kurzer Fristen qualitativ hochwertige Arbeit erbringen Leistungserbringung
Verbände und Gewerkschaften der Minibusse und Motorradtaxis	Organisation	Betreuen und Unterrichten der Fahrer in Bezug auf die geltende Regulierung Organisieren der Betreiber Verwalten der verschiedenen Linien durch die Vermittlungsfunktion des <i>coxeurs</i> Lösen eventueller Konflikte zwischen Betreibern und Fahrern oder zwischen den Fahrern und den öffentlichen Hand Organisieren ihrer Mitglieder, Kontrollieren der Fahrer vor Ort durch die Vermittlungsfunktion der Überprüfer Verteidigen der Interessen der Betreiber gegenüber der öffentlichen Hand
Betreiber (Minibusse und Motorradtaxis)	Angebot des städtischen Nahverkehrs	Nehmen über die Verbände und Gewerkschaften an der Entwicklung des städtischen Transportwesens teil und tragen dazu bei, Arbeitsplätze zu schaffen Reagieren auf die Fortbewegungsbedürfnisse der Einwohner von N'Djamena, insbesondere derer, die in Gebieten am Stadtrand leben Tragen zum Angebot an städtischen Verkehr bei Arbeitsmöglichkeiten für junge Schulabbrecher sowie für Arbeitslose und Graduierte ohne Arbeit Andere Aktivitäten, insbesondere Verkauf von Ersatzteilen, Treibstoff und Instandhaltungsleistungen
Fahrer der Minibusse und Motorradtaxis	Angebot des städtischen	Kümmern sich um die Reparatur bei kleinen alltäglichen Pannen

	Nahverkehrs	Assistieren dem Besitzer des Fahrzeugs bei der Buchhaltung Transport von Passagieren gegen einen Lohn oder einen Pauschalpreis Erleichtern die Fortbewegung der Städter Gewährleisten die Sicherheit der Passagiere an Bord
Lehrlinge (Minibus)	Angebot des städtischen Nahverkehrs	Helfen dem Fahrer bei der Reparatur von kleinen alltäglichen Pannen Vermitteln in Konflikten zwischen den Passagieren im Bus Suchen nach Kunden Einsammeln des Geldes im Bus Verkünden den Kunden die Streckenführung
Lokale Bevölkerung (Endverbraucher/Nutzer von Infrastruktur und Transportmitteln)	Angebot des städtischen Nahverkehrs	Nutzt die Verkehrs-Infrastruktur Trägt durch Steuern und Abgaben zur Instandhaltung der Infrastrukturen bei

Quelle: Eigene Untersuchung von Februar – März 2013.

Die Aufteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten der Akteure des städtischen Verkehrs ermöglicht es, ihre Rolle und Position in der Organisation besser zu verstehen. Weiterhin hilft diese Aufteilung, wenn eine Entscheidung getroffen wird, die Zuständigkeit dieser Akteure besser zu erkennen. Das heißt, wer ist zuständig für was. So könnten auch potenzielle Konflikte aufgrund von Missverständnissen, die in der Organisation entstanden sind, vermieden werden.

5.2.2.1. Beziehungen zwischen den Akteuren

Die Akteure des städtischen Verkehrs in N'Djamena haben ein Beziehungs-Netzwerk gebildet, welches ihnen ermöglicht, miteinander zu verhandeln und sich auszutauschen und wichtige Entscheidungen zu treffen, um die Probleme zu lösen, die bei der Funktionsweise der Organisation entstehen. Diese Beziehungen basieren auf einer Anzahl von Prinzipien und entfalten sich je nach dem Ziel, das sich die Organisation gegeben hat. Das System wird von der Gesamtheit der Beziehungen und der Art und Weise gebildet, in der sie funktionieren. Das Zusammentreffen vor Ort mit einigen Akteuren machte es möglich, mehrere Typen von

Beziehungen herauszuarbeiten. Die wichtigsten davon sind diejenigen, die die Besitzer der Fahrzeuge mit den Fahrern, die Fahrer mit ihren Lehrlingen, die öffentliche Hand mit den Verbänden, die Verbände mit den Betreibern, die Kreditgeber mit der öffentlichen Hand und die Betreiber mit den Nutzern verbinden (vgl. Diouf 2002).

- Minibusbesitzer und Minibus-Fahrer

„Nach dem Eintritt in eine Gewerkschaft kann diese dem Fahrzeugbesitzer auf Anfrage einen Fahrer zur Verfügung stellen. Im gegenteiligen Fall fährt der Besitzer das Fahrzeug selbst oder stellt selbst einen Fahrer ein“ (Abdoulaye Adoum 2013, mündliche Quelle).

In diesem Fall basiert die Beziehung zwischen Fahrzeugbesitzer und Fahrer auf einem Entgegenkommen. Tatsächlich ist die Frage des Vertrauens und der guten Buchhaltung über die Einnahmen ein wichtiger Grund für den Fahrzeugbesitzer, eine Person auszuwählen. Im Allgemeinen handelt es sich beim Fahrer um eine Person aus dem Bekanntenkreis des Besitzers. Dies trägt auch zum Aufrechterhalten guter Beziehungen zwischen den beiden Personen bei. Wenn man die Schwierigkeiten, eine Beschäftigung zu finden (Berufsfeld mit geringem Kompetenzangebot insbesondere wegen des Bildungsniveaus) und sich um seine Familie zu kümmern, bedenkt, ziehen es einige Fahrer vor, sich mit den Fahrzeugbesitzern bis zu dem Tag gutzustellen, an dem sie selbst Besitzer werden. In einigen Fällen hat der Fahrer keinen monatlichen Lohn. Er erhält eine Pauschale in Abhängigkeit von den täglichen Einnahmen, die er an den Besitzer abgibt. Die Nachforschungen ergaben, dass diese täglichen Einnahmen, die an den Fahrzeugbesitzer abgegeben werden müssen, sich zwischen 8.000 und 10.000 F CFA bewegen, das sind ca. 15 Euro.

Die für die Interviews ausgewählten Fahrer befahren sechs verschiedene Linien. Es handelt sich bei ihnen um Erwachsene mit geringer Schulbildung, mit einem Durchschnittsalter von 40 Jahren. Andererseits erhalten die Fahrer monatlich 65.000 F CFA für ihren Dienst, das sind ungefähr 100 Euro. Dies betrifft die Fahrer, die für ihren Dienst durch eine Vereinigung oder Gewerkschaft vermittelt wurden. Sie sind selbst verantwortlich für kleine alltägliche Reparaturen und Ausgaben (Treibstoff, Lehrlingsgehalt, Instandsetzung, Bußgelder, Reinigung). Sie müssen Geld für den Treibstoff sowie zum Bezahlen der Bußgelder, die wegen eigener Fehler fällig werden, aufbringen. Der Besitzer springt nur ein, wenn es sich um größere Reparaturen handelt. Einige Fahrer befördern mehr Fahrgäste, damit sie sich diese Ausgaben leisten können.

Nach Angaben von Adoum. A, (2013) wird der Beitrag für die Station einmal und für alle gezahlt. Sie beträgt 75.000 F CFA für die Station Marché à Mil – Farcha. Nach der Beitragszahlung erhält der Fahrer eine Quittung, die es ihm erlaubt, auf der Linie zu fahren. Ein einziger Nachweis reicht aus, gleichgültig, wie viele Fahrzeuge der Minibus-Fahrer besitzt. Generell sind die Beziehungen zwischen den Besitzern und den Fahrern gut und ohne Zwischenfälle.

Der Vertrag ermöglicht den Fahrern und ihren Familien kein würdiges Leben. Daher ist der Fahrer sehr viel mehr damit beschäftigt, zu versuchen, seine Lebensbedingungen zu verbessern, als sich um die Verbesserung der Dienstleistungsqualität Gedanken zu machen. In der Konsequenz kann der Fahrer keine gute Arbeitsleistung erbringen, die dazu beitragen würde, die Qualität des städtischen Nahverkehrs zu verbessern.

- Fahrer und Lehrlinge

Die Beziehung zwischen Fahrer und Lehrling gleicht der zwischen einem Vater und seinem Sohn. Sie wird durch das Vertrauen, welches mit der Zeit entsteht, verstärkt. Auf zwischenmenschlicher Ebene sind diese Beziehungen herzlich und tolerant, weil die Lehrlinge sehr engagiert sind; auf ihrer Seite lässt sich keine Feindseligkeit entdecken. *„Die Lehrlinge sind relativ junge Personen im Alter zwischen 16 und 18 Jahren. Einige von ihnen haben die weiterführende Schule nicht mehr besucht, andere waren überhaupt nie in der Schule. Daher ist es für sie sehr schwierig zurechtzukommen, und sie sind dazu gezwungen, gute Beziehungen mit den Fahrern aufrecht zu erhalten, unabhängig davon, wie diese sie behandeln, in der Hoffnung, dass sie eines Tages auch einmal in Vollzeit als Fahrer arbeiten können“*, behauptet weiterhin Abdoulaye Adoum, der Generalsekretär des STUIT während der Interviews.

Die Befragungen haben ergeben, dass der Lehrling zusätzlich zu seiner Rolle, in der er Kunden sucht, indem er das Fahrtziel ausruft und sie motiviert, ins Fahrzeug einzusteigen, den Fahrer ersetzen kann für den Fall, dass dieser ermüdet, krank ist oder im Laufe des Tages anderweitig verhindert ist. Im Allgemeinen geschieht dies, wenn es auf das Ende des Arbeitstages zugeht. Aus finanziellen Gründen stellen einige Fahrzeugbesitzer nicht zwei Fahrer ein. Die Lehrlinge werden vom Fahrer mit 1.000 F CFA pro Tag bezahlt (ca. 2 Euro), je nach den Tageseinnahmen, aber auch nach ihren Fähigkeiten, Kundschaft zu finden (vgl. Groupement EGIS-Louis Berger 2011).

Außerdem ist der Lehrling gehalten, dem Fahrer bei kleinen alltäglichen Reparaturen des Minibusses oder bei kleineren Pannen, die während der Fahrt passieren, zur Hand zu gehen. Kurz gesagt, kümmert der Lehrling sich um die alltägliche Instandhaltung des Fahrzeugs.

Wie im vorangegangenen Fall ist diese Art von Beziehung auch nicht geeignet, eine qualitativ hochwertige Dienstleistung zu generieren. Die beiden Partner sind zu sehr vom Verfolgen ihrer eigenen Interessen eingenommen und daher wenig motiviert, die Dienstleistungsqualität zu optimieren. Der Lehrling hat direkten Kontakt mit der Kundschaft. Von der Qualität dieser Beziehung hängt die Qualität des den Kunden angebotenen Dienstes ab, insbesondere der Empfang, die Information und der Komfort.

- Öffentliche Hand und Verbände des städtischen Nahverkehrs

Zwischen den Behörden und den Verbänden und Gewerkschaften der Motorradtaxi- und Minibusse bestehen nur schwache Verbindungen. Der Informationsaustausch zwischen den beiden Organen ist oft nicht sehr flüssig. Eigentlich ist es die Rolle der Vereinigungen und Gewerkschaften, die Behörden über die Aktivitäten ihrer Mitglieder aufzuklären, vor allem in Bezug auf das, was die Organisation und Funktionsweise des Systems betrifft. *„Das Verhalten der Motorradtaxi- und Minibus-Fahrer hängt von der ständigen Abstimmung zwischen der öffentlichen Hand und den Vereinigungen und Gewerkschaften ab“*, sagte Abdoulaye Niankounian, Generalberater des STUIT. Diese Beziehung ist jedoch schwierig, insbesondere wegen des informellen Charakters dieser beiden Transportmittel (Cox 2012).

Dennoch werden für die letzten vier Jahre (2010-2013) Verbesserungen festgestellt, vor allem, was die Organisation der Aktivitäten der Motorradtaxi nach Bezirken angeht. Djontanan Titinan, dem Präsidenten der Nationalen Gewerkschaft der Motorradtaxi Hayine (SNTH) zufolge, findet eine regelmäßige Abstimmung zwischen seiner Gewerkschaft und den kommunalen Verantwortungsträgern statt. *„Bei diesen Abstimmungstreffen geht es vor allem um Ratschläge in Bezug auf Sicherheitsnormen. Die Fahrer der Motorradtaxi erhalten während eines Workshops Weisungen und Tipps zu einem Verhalten in unsicheren Situationen. Dies ist vor allem für die Fahrer von Bedeutung, die nachts arbeiten, da sie nämlich häufig Opfer von Attacken und aggressivem Verhalten durch Kunden werden, die versuchen, ihnen das Motorrad zu stehlen“*. Die Orte, an denen das oft passiert, sind entlegene, wenig beleuchtete und verlassenere Orte.

Die Verbände und Gewerkschaften setzen sich für die Interessen der Fahrer von Motorradtaxi und Minibussen ein. Ihre Abstimmung mit den Behörden, um Gesetze und Regelungen zum städtischen Nahverkehr auszuarbeiten, ermöglicht es, eine von allen akzeptierte Regulierung einzusetzen. Auf diese Weise erklärt sich, dass Konflikte zwischen den Behörden und den Fahrern von Motorradtaxi und Minibussen wegen Nichtbeachtung geltender Regeln aus der Tatsache resultieren, dass diese Regeln als unilateral aufgefasst werden. Die Qualität dieser Beziehungen ist eine notwendige Bedingung für ein qualitativ hochwertiges Angebot an städtischem Nahverkehr.

- Verbände und Betreiber

Die Beziehungen zwischen den Verbänden und den Betreibern der Motorradtaxi und Minibusse sind sehr einträglich. Es gibt mehrere Typen von Betreibern: Die Besitzer, die selbst fahren, die Fahrer, die das Fahrzeug mieten, und die unter Vertrag stehenden Fahrer. Abstimmungen zwischen Verbänden oder Gewerkschaften und ihren Mitgliedern geschehen ständig. Die Einnahmen der Motorradtaxi-Vereinigungen stammen insbesondere aus den täglichen Beitragszahlungen ihrer Mitglieder. Diese Beiträge belaufen sich auf 150 bis 200 FCFA (ca. 50 Eurocent) pro Tag, je nach Verband. Die Mitgliedschaft in einer Motorradtaxi-Vereinigung berechtigt zum Besitz einer Mitgliedskarte und zu einer Arbeitskleidung gegen Hinterlegung einer Kautions. Diese beträgt zwischen 3.000 und 5.000 CFA-Francs (ca. 10 Euro). Die Untersuchung ergab, dass man erst nach einem Vorstellungsgespräch, das mit dem Chef des Stadtviertels, in dem der Fahrer wohnt, geführt wird, Mitglied werden kann.

Außerdem notieren sich die Verantwortlichen der Verbände die Telefonnummer des Mitgliedschafts-Kandidaten sowie die Nummer eines seiner Familienmitglieder, um sie nötigenfalls kontaktieren zu können. Die Mitgliedskarte enthält außerdem Informationen über das Mitglied und die Telefonnummer des Kontrolleurs der Station, an welcher der *clandoman* arbeitet. Diese Nummer ermöglicht es, im Falle eines Unfalls sofort den Kontrolleur zu informieren. Dieser wirkt als Vermittler zwischen den Motorradtaxi-Fahrern, die vor Ort arbeiten, und ihrer Verbände, und informiert selbst die Angehörigen des verunfallten *clandomans*. Dazu erklärt Djontanan Titinan, der Präsident der SNTH: „Bei einem Unfall kann das Büro das Unfallopfer mit einer Summe von 15.000 CFA-Francs, ca. 23 Euro unterstützen. Zusätzlich kann noch Unterstützung durch seine Kollegen in verschiedener Höhe hinzukommen“ (mündliche Quelle 2013).

Im Rahmen des Kampfes gegen Unfälle bei den *clandoman* sensibilisiert eine Nicht-Regierungsorganisation namens *Croix Bleue* (Blaues Kreuz) im Einvernehmen mit den Verbänden der Motorradtaxi-Fahrer die Fahrer gegen den Konsum von Drogen und Alkohol. Dafür suchen sie die Plätze der Motorradtaxis in N'Djamena auf, um die Fahrer zu informieren und ihnen die verheerenden Folgen und Risiken des Fahrens unter Einfluss dieser Mittel bewusst zu machen. Trotz der Sanktionsandrohungen im Falle von Rauschmitteleinnahme während der Arbeitszeit in den Regelwerken der Verbände sind einige Fahrer noch weit entfernt, sich regelkonform zu verhalten.



Abbildung 22: Mitgliedskarte (links) und Bestätigung über den täglichen Beitrag (rechts). Die Telefonnummern auf der Karte sind diejenigen der Geschäftsstelle und des Prüfers des *clandomans* (Fotos: N. Ndadoum 2013).

Weiterhin setzen sich die Verbände auch für die Fahrer ein, wenn diese Probleme mit der Polizei haben. D. Titinan (2013) zufolge „bezahlt der Verband die Hälfte des Bußgeldes, wenn sie feststellt, dass die Sanktion nicht aufgrund eines Fehlverhaltens des *clandomans* erfolgt. Im gegenteiligen Fall jedoch muss dieser die Strafe alleine bezahlen“. Sanktionsmaßnahmen sind in den internen Regelwerken für jeden Fall schlechten Verhaltens vorgesehen. Sie finden sich insbesondere im Artikel 11 der Regelungen der SNTH und der AMTA¹⁵, die jeden *clandoman*, der wiederholt in Verkehrsunfälle verwickelt ist, zeitweise (für einen Monat) suspendieren.

Im Gegensatz zu den Motorradtaxis organisieren sich die Fahrer der Minibusse wenig in Verbänden oder Gewerkschaften. Die Verwaltung geschieht bei den Fahrern und Besitzern der Minibusse auf indirekte Art und Weise. Nach dem Beitritt zu einer Gewerkschaft

¹⁵ Vereinigung der Motorradtaxis der Kommune des ersten Bezirks (*Association des Motos Taxis de la Commune du 1^{er} Arrondissement*).

gruppieren sich die Fahrer nach Stationen und verwalten ihre Gewerkschaft selbstständig. Den Angaben von A. Adoum (2013) zufolge *„befindet sich in jeder Station ein Chef. Obwohl dieser von der Gewerkschaft eingesetzt wird, ist er finanziell unabhängig. Alle Einschreibungen für eine Linie werden beim Chef der Station erledigt. Daher gibt es in einer Station den Chef der Station oder den Präsidenten, einen Berater und einen Gehilfen“*. Der Gehilfe ist eine Person, die bereits in dem Sektor gearbeitet hat und aus Gesundheits- oder Altersgründen diese Funktion ausübt, die es ihm erlaubt, weiterhin in dem Sektor aktiv zu sein. Er kümmert sich um die Beladung der Minibusse und ihre Abfahrt sowie um ihre Wieder-Einfahrt in die Station (vgl. Godard 2002). Für jede Abfahrt kassiert er 250 Franc CFA, die sich wie folgt zusammensetzen: 150 Franc CFA für die Station und 100 Franc CFA für die Gewerkschaft.

Den Angaben des Generalsekretärs des Dachverbands des städtischen und interstädtischen Transportwesens des Tschad (*Confédération des Transports urbains et interurbains du Tchad*) zufolge bekommt jede Station einer Gewerkschaft täglich 70 Quittungen direkt dahintersetzen.

Diese Quittungen werden in den Stationen ausgegeben, die zu einer Gewerkschaft gehören. Der Sektor wird in N'Djamena von drei Gewerkschaften und einem Dachverband bestimmt. Dabei handelt es sich um die Nationale Verkehrs-Gewerkschaft des Tschad (SYNAT), die Kooperative der Taxis und Fahrzeugvermietungen (Coop-Taxi), die Kooperative des städtischen und interstädtischen Transportwesens und Fahrzeugverleihs (Coop-TUR) und den Nationalen Verband der Gewerkschaften des städtischen und interstädtischen Transportwesens des Tschad (FNSTUIT). Eine weitere wichtige Dimension in den Beziehungen zwischen den Vereinigungen oder gewerkschaftlichen Organisationen und den Motorradtaxi-Fahrern betrifft die Konzeptionierung und Anwendung der Regelungen, welche die Bedingungen und Modalitäten des Betriebs festschreiben und zudem ermöglichen, die Fahrer gegenüber Kunden und gegenüber den Behörden zu vertreten.

Im Gegensatz zu den *clandoman* sind die Beziehungen zwischen den Fahrern der Minibusse und ihren Gewerkschaften in der Regel gut, bleiben jedoch schwierig angesichts der Typologie des Fahrers der Minibusse. Die Fahrer und ihre Lehrlinge sowie ihre Beladungsgehilfen treten in diesen Beziehungen sehr entschlossen und engagiert auf, selbst wenn die Gewerkschaften ihre betreuende Rolle nicht ganz so gut ausführen.

Was die Reglementierung oder auch die Organisation angeht, kommt den Verbänden und Gewerkschaften eine sehr wichtige Vermittlungsfunktion zwischen den Behörden und den Betreibern zu. Diese Art von Beziehung bildet gleichsam das Herz der Angebotsqualität im städtischen Nahverkehr. Sie erlaubt es, die institutionelle, die organisatorische und die Angebots-Seite zusammenzubringen. Das Verhalten der Motorradtaxi- und Minibus-Fahrer hängt ebenfalls vom Zustand der Beziehungen zwischen den Verbänden und Gewerkschaften und den Betreibern der Motorradtaxis und Minibusse ab.

- Bi- und multilaterale Partner und die öffentliche Hand

Zwischen den Finanzpartnern und der öffentlichen Hand sind die Beziehungen häufig angespannt und konfliktreich. Die Finanzpartner, die in die Finanzierung und den Bau der städtischen Verkehrs-Infrastruktur eingreifen, sind die Europäische Union, die Weltbank, die Afrikanische Entwicklungsbank, das UNDP, sowie die französische Entwicklungsagentur. Diesen Partnern geht es darum, die öffentliche Hand beim Bau der städtischen Verkehrs-Infrastruktur entweder finanziell, durch Kreditvergabe, Subventionen oder Spenden, oder technisch durch die Einbringung ihrer Experten in diese Unternehmungen zu unterstützen.

Tatsächlich erklärt die Weltbank das Scheitern einiger Projekte im Bereich des städtischen Verkehrswesens mit einer schlechten Verwaltung der Mittel, die dafür gewährt wurden. Insbesondere diese Gründe haben die Weltbank dazu gebracht, sich für eine andere Form der Kooperation zu engagieren. Sie macht ihr Eingreifen jetzt vom Einsatz ihrer eigenen Experten in der Konzeption und Realisierung einiger Arbeiten im Bereich des städtischen Verkehrs abhängig (vgl. Bruun 2013). Dafür hat sie im Jahr 2000 Bestimmungen für die städtische Verkehrspolitik erlassen. Die Beziehungen zwischen der öffentlichen Hand und der Weltbank verschlechtern sich, wenn es darum geht, dass die Behörden eine der Weltbank-Politiken umsetzen sollen, vor allem die Reform des aktuellen Systems des Verkehrswesens (vgl. Carruthers 2005). Dazu haben sich die Finanzpartner für eine technische Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand entschieden. Außerdem setzt eine gute Regierungsführung die Bewilligung der Projekte voraus.

Das zähe Ringen zwischen den Behörden und der Weltbank erklärt sich dadurch, dass die Versuche, den Verkehrssektor zu privatisieren in Städten wie Yaoundé, Douala oder Dakar nicht positiv endeten. Weiterhin kritisieren die Behörden diesen Ansatz der Weltbank, denn ihnen zufolge berücksichtigen die ausgearbeiteten Bestimmungen die Problematik und die afrikanischen Besonderheiten zu wenig (vgl. Godard 2002).

Diese und andere Gründe haben einige Kreditgeber und insbesondere die Weltbank dazu gebracht, sich mehr auf einen infrastrukturellen Ansatz zu stützen. Dieser besteht darin, Projekte zur Instandhaltung der Straßen zu unterstützen. Einer der wichtigsten Ansätze ist derjenige, den die Weltbank mit der öffentlichen Hand unterhält. Sie interveniert entweder durch die Finanzierung des Baus von städtischer Verkehrs-Infrastruktur oder durch technische Zusammenarbeit ihrer Experten in Projekten zum Thema städtischer Nahverkehr. Diese Kooperation basiert auf der Einhaltung der Bedingungen der Kreditgeber (vgl. Sagbo 2011).

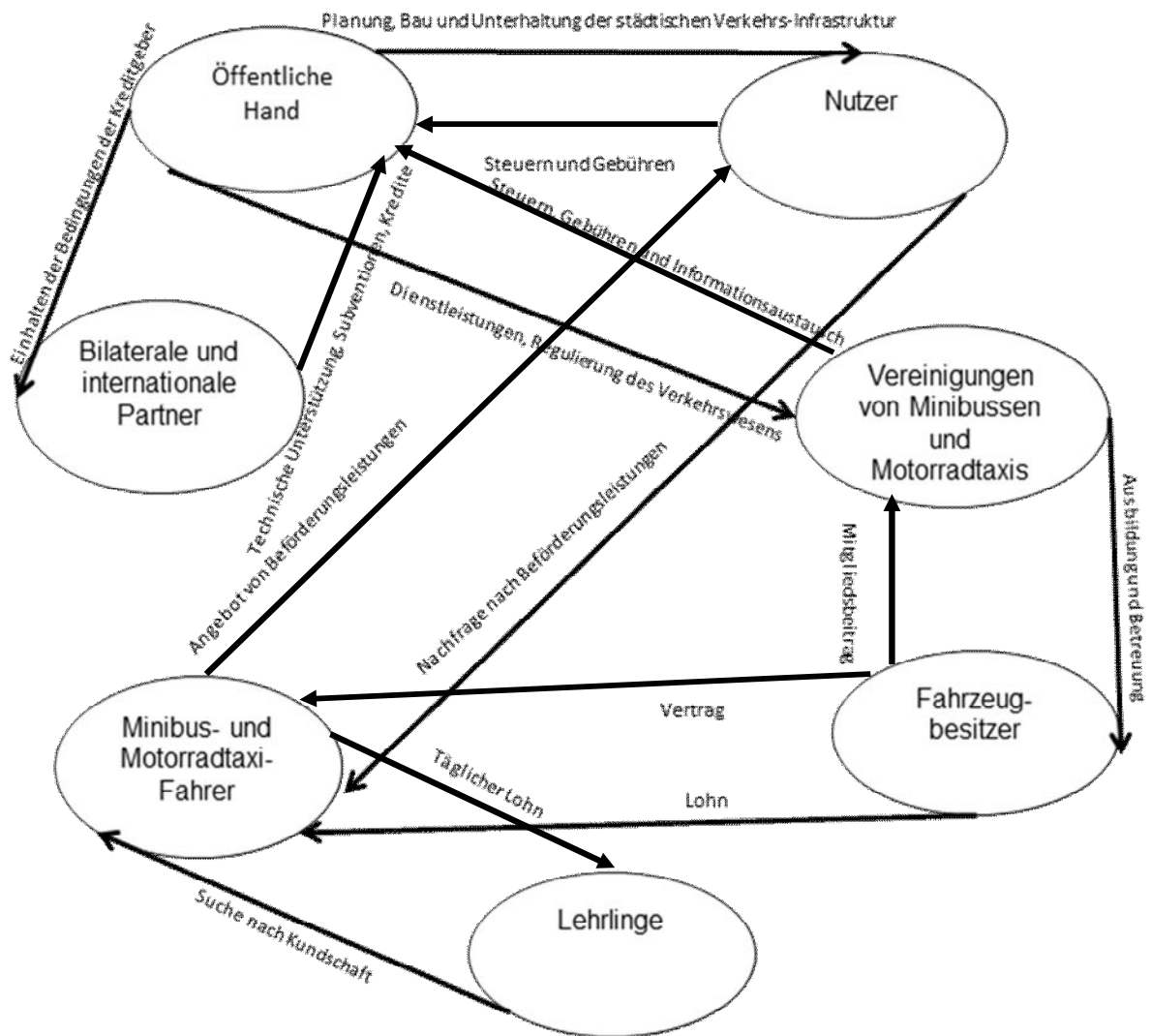


Abbildung 23 : Schema der Akteure im städtischen Verkehr in N'Djamena.

Quelle: Eigene Erhebung im März 2013.

Aus dem Vorangegangenen können wir feststellen, dass die Beziehungen, die die Akteure des städtischen Verkehrswesens untereinander unterhalten, noch weit davon entfernt sind, etwas zu bilden, was man ein gut funktionierendes System nennen könnte. Schließlich funktioniert ein System auf der Basis einer gewissen Anzahl von Normen, Prinzipien und Zielen, welche die Akteure zu akzeptieren gehalten sind. Ein System ist die Gesamtheit, welche die Akteure und ihre Beziehungen untereinander durch ein Netzwerk bilden. Dieses Netzwerk ermöglicht es ihnen, sich miteinander auszutauschen und wichtige Entscheidungen

zu fällen, mithilfe derer sie die Probleme lösen können, die die Funktionsweise der Organisation mit sich bringt. Es ist notwendig, dass die Akteure die Funktionsweise des Systems gut kennen, das heißt ihre Rolle und Funktion im System gut umreißen zu können und sich vor allem den Normen der Organisation anzupassen.

Auch wenn die Beziehungen gut sind, gibt es innerhalb von ihnen noch Spielraum. Dies ist vor allem zwischen den Minibus-Fahrern und ihren Lehrlingen einerseits und den Besitzern der Minibusse und Motorradtaxi mit den Fahrern andererseits der Fall. Die mit einigen Lehrlingen durchgeführten Interviews zeigen, dass einige mit den Fahrern eine gute Beziehung pflegen und andere sich in diese Beziehungen gar nicht richtig einbringen. Der Gruppe von Lehrlingen, die interviewt wurden, zufolge wird ihrer täglich erbrachten Arbeitsleistung von den Fahrern nicht mit besonders viel Respekt oder Anerkennung begegnet. Bei den Lehrlingen handelt es sich um diejenigen, die alle möglichen Kniffe ausnutzen, um Kundschaft zu werben. Sie steigen aus dem Fahrzeug und laufen oft rufend einige Meter neben dem Fahrzeug, schlängeln sich durch den Verkehr und nehmen alle möglichen Risiken auf sich, um Kunden zum Fahrzeug zu bringen. Sie erhalten häufig negative Rückmeldungen und werden beim kleinsten Anlass entlassen. In ähnlicher Art und Weise sind die Beziehungen zwischen den Motorradtaxi- oder Minibus-Fahrern häufig angespannt und konfliktgeladen. Insbesondere wenn es um die Instandhaltung des Fahrzeugs geht, gibt es meist ernste Zerwürfnisse. Die Minibusse, die betrieben werden, sind Fahrzeuge aus zweiter Hand, die häufig nur eine kurze Betriebsdauer von fünf bis sechs Jahren ermöglichen. Nach zwei oder drei Jahren Betrieb haben sie immer wieder Pannen. Der Fahrzeugbesitzer muss dann häufig große Summen für die Reparatur des Fahrzeugs ausgeben. Diese Ausgaben bedeuten große Verluste im Betrieb, die der Fahrzeugbesitzer häufig nicht freiwillig akzeptiert. Oft gibt er dem Fahrer die Verantwortung dafür, indem er behauptet, diese regelmäßig vorkommenden Pannen rührten daher, dass der Fahrer seine Rolle, die auch darin besteht, das Fahrzeug regelmäßig zu warten und instandzuhalten, nicht ausfülle.

In den meisten Fällen teilt der Fahrer diese Einschätzung nicht; oft fühlt er sich bereits von den Ausgaben überwältigt, die er schon ohne die Kosten für die Instandhaltung und das Reparieren des Fahrzeugs hat. Oft muss er sein eigenes Geld für diese Ausgaben aufwenden, denn in den Verträgen, die häufig mündlich geschlossen werden, finden sich meist Klauseln, denen zufolge er für den Treibstoff, Bußgelder für eventuelle Verstöße und kleine alltägliche Reparaturen selbst aufkommen muss.

Die Konflikte in den Beziehungen zwischen den beiden Gruppen äußern sich nicht offen. Der Fahrer müsste sonst nämlich den Verlust seines Arbeitsplatzes befürchten und das in einer Zeit, in der es auf dem Arbeitsmarkt immer enger wird.

Die Fahrer der Motorradtaxi sind häufig unterbeschäftigte Jugendliche, die sich kein eigenes Motorrad leisten können. In der Mehrzahl der Fälle gibt der Vertrag den Fahrern der Motorradtaxi die Möglichkeit, das Motorrad zwei bis drei Jahre zu nutzen, bevor es in ihren Besitz übergeht. Der Fahrer muss während dieser Zeit täglich seine kompletten Einnahmen an den Fahrzeugbesitzer abführen. Das Verhältnis zwischen den zwei Gruppen ist schwierig, denn oft macht der *clandoman*¹⁶ Verluste, wenn er seine Einnahmen an den Fahrzeugbesitzer übergibt. Dies liegt insbesondere an nicht vorhergesehenen Ausgaben, die er im Laufe des Tages tätigen muss. Den Klauseln zufolge zahlt der Fahrer die Reparaturen des Gefährts und die Kosten von Unfällen. Die Beziehungen zwischen den Behörden und den Vereinigungen der Minibusse und Motorradtaxi auf der einen Seite, und zwischen den Behörden und den internationalen Partnern auf der anderen Seite sind von Kompetenzkonflikten gekennzeichnet. Die Behörden führen Projekte im Bereich der städtischen Infrastrukturentwicklung nämlich nicht innerhalb der gesetzten Fristen durch oder realisieren sie nur teilweise. Und selbst wenn sie es in der gesetzten Zeit schaffen, ist die Qualität dieser Arbeiten oft zweifelhaft (vgl. Godard 2002).

Die Beziehungen zwischen öffentlicher Hand und den Verbänden der Minibus- und Motorradtaxi-Fahrer sind nicht freundlich geprägt. Das Verhältnis dieser beiden Gruppen zueinander ist oft von Führungs-Konflikten gekennzeichnet, vor allem aufgrund unterschiedlicher Interessen. Beide Gruppen weisen sich oft gegenseitig die Schuld am Verhalten der Fahrer im Straßenverkehr zu. Aus Sicht der Behörden sind die Verbände ihrer Aufgabe, ihre Mitglieder, also die Fahrer der Minibusse und Motorradtaxi, zum Einhalten der geltenden Regeln zu bewegen, nicht ausreichend nachgekommen. Diese Ansicht teilen die Verbände nicht, sie sehen die mangelnde Disziplin der Fahrer vielmehr als Folge mangelhafter Anwendung der geltenden Regeln durch die Behörden an. Tatsächlich kommen nach Ansicht der Verbände und Gewerkschaften die Behörden ihrer Rolle als Regulierungsinstanz nicht nach.

¹⁶Mit diesem Wort werden im Tschad die Motorradtaxi-Fahrer bezeichnet.

5.2.2.2 Kommunikationsformen

Jansen zufolge versteht man unter Kommunikation jegliche Weitergabe von immaterieller Information, wie zum Beispiel Gesetze (vgl. Sagbo 2011). Nach Bernoux (2009) erschafft oder erleichtert die Kommunikation Beziehungen. Sie ist dazu da, die Individuen miteinander in Verbindung zu bringen. Ihre Geschwindigkeit und ihr Inhalt beeinflussen Akteure und Gruppen, denn eine einzige Beziehung kann ein System nicht richtig zur Entwicklung bringen.

Die verschiedenen Akteure, die in die Organisation des städtischen Verkehrswesens in N'Djamena involviert sind, insbesondere die Behörden, die Vereinigungen und die gewerkschaftlichen Organisationen, die Betreiber, die Fahrer und die Passagiere, nutzen je nach ihrer Position und ihrem Status in diesem System verschiedene Instrumente, um miteinander zu kommunizieren. Auf diese Weise wird die Kommunikation zwischen den institutionellen Akteuren, also den Behörden und den Vereinigungen und Gewerkschaften der Motorradtaxis und Minibusse, durch Texte wie Erlasse, ministerielle Verordnungen und Verfügungen erleichtert. Tatsächlich ist das Verkehrsministerium, in Abstimmung mit den anderen Ministerien wie denen für Handel, für Finanzen und für die öffentliche Sicherheit das einzige Organ, das geeignet ist, eine Regulierung für den städtischen Nahverkehr in N'Djamena zu entwerfen.

Den Angaben von Noitora François, dem stellvertretenden geschäftsführenden Direktor für Transportwesen (mündliche Quelle 2013), zufolge ist es immer schwierig, eine Regulierung für die Motorradtaxis und die Minibusse einzusetzen, da die vielfältigen Eigenarten dieses Sektors berücksichtigt werden müssen. Die einzigen existierenden Texte, die zumindest zeitweise die Funktion dieser zwei Beförderungsarten garantieren, sind die ministeriellen Verordnungen. Die letzte und immer noch geltende ist die Verordnung N° 26 / MTPT/DG/DST/2002, welche die Bedingungen für den Betrieb von Motorradtaxis fest schreibt.

Neben den formellen Kommunikationsmitteln gibt es auch informelle Formen, mittels derer Informationen verbreitet werden. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Mobiltelefone, welche die Motorradtaxi- und Minibusfahrer nutzen, um bei unerwarteten Kontrollen Informationen schnell untereinander weiterzugeben. Während die Minibus-Fahrer, vor allem die illegalen, Mobiltelefone erst jetzt mehr und mehr nutzen, um ihre Kollegen im Falle von Polizeikontrollen zu informieren, wurde diese Praxis von den Fahrern der Motorradtaxis

schon viel früher genutzt, vor allem als dieses Fortbewegungsmittel noch ganz neu war. Mit den Organisationsformen, die gerade eingeführt werden, sind die Fahrer jedoch immer seltener das Ziel von Polizeikontrollen. Das Mobiltelefon wird nun eher genutzt, um mit besonderen Kunden zu kommunizieren.

Wenn solch ein System jedoch ausschließlich dafür konzipiert ist, Anordnungen weiterzugeben, ohne die horizontale Kommunikation unter den Mitgliedern des Systems zu berücksichtigen, wird dies mit Sicherheit Konflikte unter ihnen auslösen (vgl. Bernoux 2009).

5.2.3 Auseinandersetzungen in dem System des städtischen Verkehrs

Normalerweise kommt es in Systemen zu Konflikten, wenn beobachtbare Änderungen in seiner Funktionsweise von den Akteuren nicht gut erfasst oder verstanden werden. Solche Änderungen können kommunikativer oder technischer Art sein. Sie tragen dazu bei, die gegenseitigen Abhängigkeitsbeziehungen zwischen den Akteuren zu ändern und verursachen in der Folge Unstimmigkeiten und Missverständnisse zwischen ihnen. Wenn die Kommunikation nur darin besteht, Anordnungen zu geben, kann sie eine konflikthafte Situation auslösen. Gleichmaßen entwickelt ein Akteur des Systems, der seine Rolle oder wenigstens die Funktionsweise des Systems nicht versteht, eine negative Einstellung und Verhaltensweise gegenüber der Gesamtheit der Gruppe.

Im Fall von N'Djamena bestehen mehrere konflikthafte Situationen. Auch wenn die Konflikte tatsächlich schwer zu beobachten sind, tragen sie zum mangelhaften Funktionieren des Systems und sogar zu seinem Stillstand bei. In der Folge ist der geleistete Service von schlechter Qualität. Die hauptsächlich auszumachenden Konflikte sind solche, die mit der Benutzung des Straßennetzes zusammenhängen, das heißt in Bezug auf die Verwaltung des Raumes, die Konflikte der Behörden mit den Betreibern von Minibussen und Motorradtaxis über die Einhaltung geltender Regeln, Konflikte zwischen den Motorradtaxi- und Minibus-Fahrern wegen ihrer Konkurrenzsituation und, schließlich, die Konflikte unter den Passagieren in den Minibussen.

5.2.3.1 Konflikte in Bezug auf die Nutzung der Verkehrswege in der Umgebung der Märkte

In der Umgebung der Märkte konnten die Ansichten einiger Motorradtaxi-Fahrer zu den Beziehungen zwischen ihnen und den anderen Nutzern dieses Geländes eingeholt werden. Von Interesse war diese Gruppe von Fahrern, weil ein Standpunkt an den Ein- und Ausgängen der Märkte bei ihnen sehr begehrt ist. Das Besetzen dieser Orte geschieht allerdings nicht

ohne Folgen für ihr Verhältnis zu den anderen Menschen, die sich dort aufhalten. Dabei handelt es sich vor allem um Verkäuferinnen und Verkäufer, die dort Produkte verkaufen, welche sie direkt auf dem Boden ausbreiten. Die Verkaufsobjekte, oftmals Obst und Gemüse, liegen entlang der Wege, die zum Markt führen. An einigen Stellen kann man sehr komplizierte Szenen beobachten. Einige Abfahrten von vorderen Plätzen der in einer Reihe stehenden Minibusse gestalten sich für die Fahrer und die Passagiere gleichermaßen schwierig. Vor allem am südlichen Eingang und am nördlichen Ausgang des Marché Central kommt es tagtäglich zu Zusammenstößen zwischen den Fahrern der Motorradtaxis und diesen Gelegenheitsverkäufern oder zwischen den Lehrlingen und coxeurs der Minibusse. Manche Kunden müssen sich geradezu einen Weg hindurch bahnen, um zu den Minibussen oder Motorradtaxis zu gelangen. Dies löst meistens die Wut der Lehrlinge oder coxeurs auf die Gelegenheitsverkäufer aus. *„Denn es ist für sie schwierig, unter diesen Bedingungen die Verkehrsflotte zu verwalten. Noch komplizierter wird es, wenn Kunden, die gerade aus dem Bus aus- oder vom Motorrad absteigen, dabei darauf Acht geben müssen, nicht auf die Auslagen einer Verkäuferin zu treten“*, behauptet ein Coxeur vom Zentralmarkt. Dann wird die Straße für ihre verschiedenen Nutzer so eng, dass sich sogar das Risiko für Verkehrsunfälle erhöht.

Zu bestimmten Tageszeiten ist die Situation meist noch angespannter. So beispielsweise zur Hauptverkehrszeit, normalerweise zwischen 13 und 14 Uhr, in der die Umgebung des Marché Central und des Marché de Mil äußerst geschäftig wird. Zu dieser Zeit stürzen sich die Fahrer der Minibusse und Motorradtaxis auf den Ansturm der Kundschaft. Das Gleiche gilt für die Händler. Auch sie versuchen, gewisse Käufer nicht aus den Augen zu verlieren, die sich auf jeden Fall ein wenig an ihren Auslagen aufhalten sollen. Staatsbedienstete, die auf dem Heimweg vorbeikommen, nehmen etwas Obst oder Gemüse für ihre Familie mit. Zu Gedränge und Zusammenstößen zwischen Motorradtaxi-Fahrern und diesen Händlern kommt es zu dieser Zeit dann sehr häufig.



Abbildung 24: Einige Motorradtaxi-Fahrer aus dem ersten Bezirk parken vor kleinen Gemüse- und Obst-Verkaufsständen am Eingang vom Farcha-Markt (Foto: N. Ndadoum 2013).

Die Gehwege werden nicht nur von diesen kleinen Verkaufsständen blockiert, sondern auch von vielen immobilen Gegenständen, insbesondere von Mülltonnen. Aushebearbeiten für Abwasserrinnen, welche die Kommune im Vorfeld der Regenzeit täglich durchführt, tragen oft zusätzlich zur Belegung der Gehwege und einiger Minibus-Haltestellen bei. Abfälle, die aus den Abwasserrinnen entfernt werden, werden nicht sofort eingesammelt, sondern trocknen fest und bleiben lange liegen. Während dieser Zeit ist der Weg dann versperrt. Die Fahrzeuge parken dann auf der Straße, welche gleichzeitig von Fußgängern und Fahrradfahrern genutzt wird. De facto entsteht daraus eine chaotische Situation, die vielfältige Probleme hervorruft, insbesondere Staus und erhöhte Risiken für Verkehrsunfälle.

Die Konflikte werden tatsächlich nur selten tätlich ausgetragen. Dennoch hindern sie die Fahrer der Minibusse und Motorradtaxis daran, einen qualitativ hochwertigen Service anzubieten. Sie wirken als Bremsen für eine gute Funktionsweise des Systems des städtischen Nahverkehrs, vor allem in Sachen Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und Zugänglichkeit. Den

Interview-Aussagen eines Motorradtaxi-Fahrers zufolge spielen sich diese Konflikte wie folgt ab: *„Schon sehr früh am Morgen, gegen 7 Uhr, sind die Plätze voll von uns. Wir nutzen diesen Zeitpunkt, um unsere Dienste den Staatsbediensteten anzubieten, die auf ihrem Weg zum Büro dort entlangkommen, nachdem sie den Minibus genommen hatten. Zwischen 7 und 8 Uhr ist die Situation dann kaum mehr auszuhalten. Ab 7 Uhr kommen einige Gemüseverkäuferinnen auf den Platz. Sie wollen die Frische des Morgens nutzen, um ihr Gemüse schnell zu verkaufen. Dafür müssen sie ihre Verkaufsobjekte so platzieren, dass sie von den Kunden gut gesehen werden. Einige haben das Glück, gute Stellen zu finden, welche ein Motorradtaxi-Fahrer kurzzeitig frei gemacht hat, der gerade eben mit einem Kunden losgefahren ist. Wenn er dann zurückkehrt, bricht meistens Streit aus“*. Die Motorradtaxi-Fahrer und einige Verkäuferinnen halten sich illegal auf diesen Plätzen auf. Im Fall von Problemen einigen sie sich deswegen meist recht schnell, um jedwedes Eingreifen der kommunalen Polizei zu vermeiden. Solch eine Intervention würde ihnen nämlich noch mehr Unannehmlichkeiten bescheren.

5.2.3.2 Konflikte zwischen den Behörden und den Betreibern der Minibusse und Motorradtaxis

Zusätzlich zu der Rolle als Organisatorin des städtischen Nahverkehrs spielt die öffentliche Hand zugleich eine andere recht wichtige Rolle: Sie ist Regulierungsinstanz (vgl. Iles 2005). Die Behörden greifen in das Beförderungsangebot mit der Erteilung von Betriebszulassungen an Minibus- und Motorradtaxifahrer und mit der Festsetzung von Fahrpreisen (in gemeinsamer Abstimmung mit einigen Verbänden) ein.

Die Konflikte zwischen den Behörden und den Betreibern der Minibusse und Motorradtaxis entstehen wegen der Nicht-Anwendung und fehlenden Einhaltung der geltenden Reglementierung. Um Regeln durchzusetzen, haben einige Staaten eine Polizei eingesetzt, das heißt *ein uniformiertes Staatskorps, um Sicherheit aller Art vor allem in den urbanen Gegenden des Landes abzusichern. Dieses Polizeikorps, das insbesondere Sicherheit und Regulierung des Verkehrs- und Transportwesens absichern soll, trägt den Namen Verkehrspolizei* (vgl. PDM 2007).

Im Tschad hat der Staat bei der Polizei die Brigade für den Straßenverkehr (Brigade de Circulation Routière, BCR) angesiedelt, die den Verkehr an Kreuzungen, die potenzielle Konfliktorte darstellen, regelt. Die BCR interveniert außerdem punktuell, um das Helmtragen bei Zweirad-Nutzern durchzusetzen oder unterstützt die Steuererhebungsbehörden bei systematischen Kontrollen von Fahrzeugen. Der Mangel an Schildern an manchen

Kreuzungen und die schlechte Anwendung von Vorfahrtsregeln an einigen Kreuzungen haben die Behörden dazu gebracht, die BCR dort einzusetzen, um den Verkehr zu lenken (vgl. MIE 2011).

Trotzdem halten sich die Minibus- und Motorradtaxi-Fahrer oft nicht an diese Regeln. Ihr Bestreben, an einem Tag und vor allem zur Hauptverkehrszeit so viele Einnahmen wie möglich zu machen, macht sie ungeduldig und bringt sie dazu, sich nicht an die Orientierungen und Ratschläge der BCR-Mitarbeiter an einigen Kreuzungen und Kreisverkehren in der Stadt zu halten. Wenn diese Vergehen auch durch Bußgelder oder mit der Konfiszierung der Fahrzeugpapiere geahndet werden, sind sie doch der Grund für mehrere Unfälle an diesen Orten. Die Spannungen werden so stark, dass einige Fahrer nach einem Vergehen die Zahlung der Bußgelder verweigern. Bei den systematischen Fahrzeugkontrollen verstärken sie sich noch mehr. Während dieser Vorgänge werden alle Hauptverkehrswege sowie die Kreuzungen und Kreisverkehre der Stadt von den BCR-Beamten gestürmt, um ein Entkommen zu erschweren. Die Minibusse und Motorräder, die nicht alle Sicherheitsvorschriften erfüllen, werden eingezogen und zum Hauptkommissariat gefahren, wo die Fahrer sie nach Zahlen eines Bußgeldes und unter Vorlage der fehlenden Fahrzeugteile innerhalb einer kurzen Frist abholen müssen.

Für die motorisierten Zweiräder geht es bei diesen Kontrollen ausschließlich um das Helmtragen. Das Tragen eines Helms ist laut der Verordnung N° 040 vom 27. September 2004 des Transportministeriums verpflichtend (vgl. JT 2008). Artikel 22 der Allgemeinen Bestimmungen über die Motorradtaxis bestraft das Überfahren von roten Ampeln mit der Zahlung einer Summe von 3.000 Franc CFA, also ungefähr 5 Euro. Das Verhalten einiger Motorradtaxi-Fahrer macht diese konfliktgeladene Situation manchmal noch komplizierter. Oft haben sie Auseinandersetzungen mit den BCR-Beamten, wenn es darum geht, dass diese ihnen das Motorrad zurückgeben. Selbst wenn sie bei einem Vergehen erwischt werden, versuchen einige Fahrer alles, um der Kontrolle zu entgehen. Dann werden sie von den BCR-Beamten verfolgt, um das Motorrad sicherzustellen. Nicht selten beeinträchtigt dies den gesamten Verkehr.

Nach den Angaben von Abdoulaye Niankounian, Generalberater des STUIT, resultieren die Konflikte zwischen den Behörden und den Motorradtaxi- und Minibus-Fahrern aus einem Mangel an Informationen und Abstimmung vor der Ausarbeitung der Gesetze und Regelungen. *„Diese werden unilateral beschlossen und in Vollzug gesetzt. Mit allen sich mit*

der Organisation des städtischen Verkehrs beschäftigenden Strukturen, wie die Betreiber-Vereinigungen, die Partner, die technischen Dienste der Kommune, die verschiedenen Ministerien, hat man sich vor der Ausarbeitung der Reglementierung nicht genügend abgestimmt. Wenn der Fahrpreis für den städtischen Nahverkehr im Tschad ausgesprochen gering ist, liegt das daran, dass er vor seiner Festsetzung nicht Gegenstand einer vertieften Konsultation und Abstimmung war. Um also den Preis der städtischen Beförderungsmittel festzulegen, müssten sich die verschiedenen Instanzen, insbesondere die Ministerien für Handel, Finanzen, Verkehr und die Vereinigungen der Minibus- und Motorradtaxi-Betreiber, abstimmen, bevor die Entscheidung offiziell wird“, sagte er.

Auf gleiche Art werden die Betreiber dieser Beförderungsmittel wenig oder ungenügend über die Entscheidungen in Bezug auf die Änderung der geltenden Regeln informiert. Konflikte zwischen den Behörden und Betreibern von Minibussen und Motorradtaxis finden häufig statt, wenn ein Gesetz angewendet oder das geltende Recht geändert werden soll. Ein Gesetz zu erlassen ist eine Sache, es anzuwenden eine andere. Die Durchsetzung eines Gesetzes benötigt eine Sensibilisierungs- und Informationskampagne für alle in diesem Sektor tätigen Akteure. Eine schlechte Informationspolitik kann den ganzen Plan zum Scheitern bringen (vgl. PDM 2007).

Fälle, die dies illustrieren, gibt es massenhaft. In Folge einer Entscheidung der öffentlichen Hand, die Anzahl der zugelassenen Plätze in den Minibussen zu reduzieren, haben deren Fahrer die Preise erhöht (vgl. JT 2012). Diese Entscheidung ist mit der ministeriellen Verordnung N° 040 verbunden, die verschiedene Maßnahmen vorsieht, wie die genannte Begrenzung der Platzzahl in gemeinschaftlichen Verkehrsmitteln. Tatsächlich ist die Reaktion der Fahrer nicht nur in Verbindung mit den Ausgaben, die für den Kauf von Treibstoff anfallen, zu sehen, sondern auch mit dem Ziel, über den Tag so viel Gewinn wie möglich zu machen. Dies bringt ihnen nicht nur Konflikte mit der öffentlichen Hand, sondern auch mit den Fahrgästen ein. *„Die Fahrer der Minibusse haben den Preis ohne eine Erklärung angehoben“* (mündliche Quelle eines Fahrgasts, JT 2012). Die Überladung der Minibusse mit Passagieren erhöht die Anzahl der Opfer im Falle eines Unfalls, weil das Fahrzeug seinen Passagieren keinerlei Schutz bietet (vgl. van der Sluis 2002).

Eine Lösung der Konflikte zwischen den Behörden und den Fahrern der Minibusse und Motorradtaxis könnte in der Verbesserung der Lebensbedingungen der Fahrer liegen. Einige von ihnen haben im Vertrag, den sie mit den Fahrzeugbesitzern geschlossen haben,

keinen monatlichen Lohn festgeschrieben. Sie werden stattdessen normalerweise je nach täglichen Einnahmen bezahlt. Daher verhalten sich dann viele Fahrer entgegen der geltenden Regeln, um Probleme zu bewältigen. Das Verständnis dieser Konflikte benötigt tatsächlich ein besseres Wissen um die Gesamtheit des Systems, also der verschiedenen Komponenten des städtischen Verkehrs, insbesondere der Fahrer und der Infrastruktur. Mehr Wissen um die Rolle der Akteure sowie um die Beziehungen, die sie untereinander unterhalten, würde ermöglichen, ihre Art und Weise, sich zu organisieren, nachzuvollziehen, um gleichsam auch die Probleme, die aus der Funktionsweise dieser Organisation entstehen, besser zu begreifen.

5.2.3.3 Konflikte zwischen den Minibus-Fahrern und den Fahrern der Motorradtaxis

Auf der Suche nach den rentabelsten Linien entsteht oft eine Konkurrenz zwischen den Fahrern von Minibussen und Motorradtaxis. Meist geht es dabei um die nähere Umgebung, beispielsweise des Zentralmarkts, des Marché de Mil, des Marktes von Farcha und einiger Märkte, die in den jüngst entstandenen Gebieten im Nordwesten und Südwesten der Stadt liegen. Infolge deren Entstehung ist das Motorradtaxi zu einer brauchbaren Alternative geworden, insbesondere was den Zeitgewinn angeht. Es ermöglicht den Passagieren, unabhängig vom Verkehrsaufkommen in der gewünschten Zeit am Zielort anzukommen (vgl. Koyon 2006). Vor allem zu Beginn des Aufkommens von Motorradtaxis in den 1990er Jahren wurden die Rivalitäten zwischen den beiden Transportmitteln offenkundig, insbesondere wenn einige Motorradtaxi-Fahrer ohne festen Haltepunkt Gegenden durchzogen, bei denen es sich um potenzielle Gebiete mit Kundschaft für Minibusfahrer handelte, und ihre Dienste ungeduldig wartenden Kunden anboten. Dies passiert auch heute noch häufig in der Nähe der Märkte und an den Endhaltestellen einiger Linien.

Für die Betreiber der Minibusse ist der Preis durch die ministerielle Verordnung N° 040/2002 festgesetzt und beträgt zwischen 100 und 150 Franc CFA, also zwischen 20 und 30 Eurocent. Dieser Tarif wird jedoch auf einigen Strecken noch verhandelt. Bei den Motorradtaxis hingegen existiert kein Basis-Fahrpreis. Vor allem auf kurzen Strecken ist der Motorradtaxi-Tarif konkurrenzfähig, sodass die Option „Motorradtaxi“ das Angebot der Minibusse übertrifft (vgl. Godard & Ngabmen 2002).

„Die Fahrer der Minibusse nehmen die Präsenz der Motorradtaxi-Fahrer als Bedrohung ihrer täglichen Einnahmen wahr. Tatsächlich werden die Kunden durch die leichte Zugänglichkeit und Verfügbarkeit dieses Transportmittels vom Dienst der

Motorradtaxis angezogen. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten zwischen 7 Uhr morgens und 16 Uhr am Nachmittag ziehen sich die Wartezeiten an den Minibus-Haltestellen in die Länge. Die Kunden zögern dann nicht, das Angebot der Motorradtaxis anzunehmen, wenn sie vor die Wahl zwischen den zwei Fortbewegungsmitteln gestellt werden, denn sie schätzen deren Anpassungsfähigkeit und die Flexibilität“ (Kaitara, der Vorsitzende des SNTH, mündliche Mitteilung vom 06.03.2013). Dies hat den Motorradtaxis im Übrigen dazu verholffen, sich im gesamten intra-urbanen Netz zu etablieren, nicht als kommerzielle Konkurrenten, sondern eher als Gegner (vgl. Diaz Olvera et al. 2012).

Zwischen den ungebundenen Motorradtaxi-Fahrern und denjenigen der Minibusse haben die Spannungen in den vergangenen Jahren nachgelassen. Gerade diese sehr mobilen Gruppen von Motorradtaxifahrern sind es, welche die geltenden Regeln am wenigsten beachten. Immerzu sind sie auf der Suche nach Kundschaft und machen sich dabei Tag für Tag die potenziell rentabelsten Gegenden streitig, wie die Umgebung von Büros für Reisen gen Süden, die Station Moussoro und die nähere Umgebung der Märkte von Diguel, Farcha, Dembé, Abena oder Atrone (vgl. Kumar und Barrett 2008).

Die Standpunkte dieser zwei Akteure gehen, was die Verkehrssicherheit in der Stadt N'Djamena angeht, mehr und mehr auseinander. Angesichts des Ausmaßes von Verkehrsunfällen in N'Djamena wird häufig das Verhalten des einen bzw. des anderen verunglimpft. Die Motorradtaxi-Fahrer werden von den Behörden oft für viele Verkehrsunfälle in N'Djamena verantwortlich gemacht, vor allem in Bezug auf ihre Fahrweise. Die Motorradtaxi-Fahrer selbst hingegen prangern eher den mangelnden Bürgersinn der Minibus-Fahrer und das Verhalten gewisser BCR-Beamter als Gründe für diese Unfälle an (vgl. APA 2008).

Die Einrichtung einer Motorradtaxi-Organisation in den verschiedenen Bezirken zu Beginn der 2010er Jahre fällt mit einer Abnahme der Spannungen zwischen den Akteuren dieser zwei Verkehrsmittel zusammen. Dies war der Beginn einer besseren Verständigung zwischen den Fahrern der Motorradtaxis und den Fahrern der Minibusse. Die Gründe für diese Verständigung sind in erster Linie die Disziplin, die die Kontrolleure den Motorradtaxifahrern an den Haltestellen auferlegt haben und die mangelnde Erreichbarkeit einiger Viertel am Stadtrand durch Minibusse. Diese Zusammenarbeit zeigt sich an mehreren Kreuzungen der Stadt N'Djamena, insbesondere im Falle des Kreisverkehrs *Globe Terrestre* in Farcha, des Kreisverkehrs *Gazelle* (Avenue du 10 Octobre), des Kreisverkehrs *Hamama*

und auch an einigen anderen Kreuzungen, die als wichtige Umsteige- und Verbindungspunkte zwischen dem Stadtrand und dem Zentrum der Stadt dienen. Die Komplementarität an diesen Orten ist von der Organisationsleistung her bemerkenswert, und es ist dies, was tagtäglich in Farcha geschieht.



Abbildung 25: Motorradtaxi-Fahrer warten auf Kunden, die aus dem Minibus aussteigen – wie hier am Kreisverkehr Globe Terrestre im Stadtteil Farcha (Foto N. Ndadoum 2013).

Den Angaben einiger Motorradtaxi-Fahrer zufolge, die sie in den Interviews machten, verringert sich die Zahl ihrer Konflikte mit den Minibus-Fahrern immer mehr. „Auch wenn für die Kooperation zwischen beiden Gruppen noch einiges zu tun bleibt, manifestieren sich die noch existenten Spannungen immer weniger. Diese Spannungen waren lange Zeit Gegenstand von Problemen zwischen ambulanten Minibussen und Motorradtaxifahrern“, sagte ein Motorradtaxifahrer des Stadtteils Farcha. Letztere nämlich, die außerhalb der Endstationen oder anderer Haltestellen arbeiten, sind permanent auf der Suche nach Kundschaft. In diesem Kontext von Konkurrenz werden die Regeln oft nicht eingehalten. Die Beziehungen zwischen Kunden und Fahrern sind allerdings recht freundlich.

5.2.3.4. Konflikte zwischen den Fahrern von Motorradtaxi und Minibussen und ihren Kunden

Missverständnisse in Bezug auf den Fahrpreis und das Fahrtziel sind die häufigste Quelle von Konflikten zwischen den Motorradtaxi-Fahrern sowie einigen Minibus-Fahrern und ihren Kunden. Im Fall der Motorradtaxis berechnet sich der Preis nach der Fahrtstrecke, dem Zustand der Straßen und der Anzahl der Passagiere.

Spannungen zwischen dem Motorradtaxi-Fahrer und seinem Kunden entstehen dann, wenn Letzterer nach vorangegangener Zustimmung zum Preisvorschlag des *clandomans* plötzlich seine Meinung ändert und versucht, weniger als bei der Abfahrt festgelegt, zu bezahlen (vgl. Guézéré 2012). So etwas passiert häufig, wenn die Fahrer es mit schäbigen Kunden zu tun haben. Nach einer kleinen Auseinandersetzung und unter den Drohungen des Fahrers sowie den Blicken einiger Passanten lenkt der Kunde dann in der Regel aber ein und zahlt den bei der Abfahrt vereinbarten Preis. *„In N'Djamena sind den Straßen und Häusern keine festen Adressen zugeordnet. Dies erschwert den Motorradtaxi-Fahrern die Orientierung, sind sie doch manchmal dazu angehalten, ihre Kunden an der Tür abzusetzen. Das kann dazu führen, dass der clandoman seinem Kunden gegenüber aggressiv wird, wenn er das Fahrtziel nicht richtig versteht und dann noch eine zusätzliche Strecke fahren muss, um am Ziel anzukommen. Der Kunde versucht bei der Angabe seines Fahrtziels, dieses mit einem bekannten Ort zu beschreiben, zum Beispiel einem Markt, einer Schule, einem Hotel, einem Krankenhaus oder einer Krankenstation, oder auch einer Bar oder einem Restaurant“* (Abderahmane, Vorsitzende der Vereinigung der Motorradtaxis des fünften Bezirks).

Für die Kunden der Minibusse gestaltet sich das Ganze noch komplizierter. Sie müssen dem Fahrer oder dessen Lehrling ein wenig im Vorhinein den Haltewunsch signalisieren, sodass der Fahrer am gewünschten Ort stoppen kann. Dabei muss der Passagier einfach „Stopp“ sagen und dabei kurz an die Wand des Fahrzeugs schlagen, sodass es für den Fahrer und den Lehrling hörbar ist. Ein Minibusfahrer sagte Folgendes: *„Im einen und im anderen Falle (Motorradtaxis und Minibusse) verstärken sich die Spannungen zwischen Kunden und Fahrern, wenn der Kunde, um den Preis für seine Fahrt zu bezahlen, der normalerweise zwischen 250 und 300 Franc CFA liegt (ca. 0,50 Eurocent), einen 5.000 oder sogar 10.000 Franc CFA-Schein gibt (ca. 10 oder 15 Euro)“*.

Den Angaben Abdoulaye Adoums, dem Generalsekretär der Gewerkschaft für städtischen und inter-städtischen Verkehr des Tschads, zufolge sind einige Passagiere so umsichtig und

kündigen dem Fahrer im Vorhinein an, wenn sie nur einen großen Schein dabei haben. Dies ermöglicht es ihm, den Kunden mitfahren zu lassen oder auch nicht.

Schon zu Zeiten seines Entstehens in den 1990er Jahren litt der Sektor unter dem Phänomen. Damit ist gemeint, dass Kunden sich in Räuber verwandeln und den Motorradtaxi-Fahrer angreifen, um ihm das Motorrad zu entwenden. Die Zonen, in denen sich dieses Phänomen gehäuft findet, sind die Viertel am nordöstlichen und westlichen Stadtrand, vor allem die Viertel Gassi, Boutalbakar, Kamnda, Diguel und ihre Ausläufer. Diese Viertel sind allgemein wenig beleuchtet und stellen dadurch günstige Orte für solcherlei Machenschaften dar. Wegen der seit den 2000er Jahren durchgeführten Patrouillen durch diese Viertel tendiert das Phänomen allerdings mittlerweile zum Verschwinden.

5.3 Fazit des Kapitels

Die Auswertung der Ergebnisse ermöglicht es, die Funktionsweise des Transportsystems des städtischen Verkehrs in N'Djamena besser zu verstehen. Durch die Analyse des Akteurssystems werden nicht nur die relevanten Akteure des städtischen Verkehrs in N'Djamena identifiziert, sondern besonders ihre Rollen bzw. Aufgaben und Interessen in diesem System aufgezeigt und verstanden. Vielmehr ermöglicht diese Analyse, die räumliche und soziale Rolle der Fahrer der Motorradtaxis und Minibusse für das Angebot des städtischen Verkehrs besser aufzufassen. Weiterhin werden die Konflikte verstanden, die aus den beobachteten Beziehungen, die die involvierten Akteure untereinander in diesem System haben, hervorgehen. Einerseits entstehen diese Konflikte, weil die Beziehungen der Akteure untereinander in diesem System nicht geregelt sind. Hier zu nennen sind insbesondere die Fälle der nicht schriftlich abgeschlossenen Verträge zwischen den Betreibern der Minibusse und Motorradtaxis und den Fahrern der Minibusse und Motorradtaxis. Andererseits entstehen die Konflikte, weil einige Akteure Interessen und Ziele entwickeln, die konträr zu denjenigen der Organisation stehen, oder einfach weil sie ihre eigene Rolle und Funktion innerhalb dieses Systems genauso wenig verstehen wie seine Funktionsweise.

6. Handlungsempfehlungen

Mit der Analyse des Systems des städtischen Verkehrs konnten die Hauptakteure identifiziert sowie ihre Rollen und Funktionen genauer beschrieben werden, aber es wurden auch einige Probleme und Schwierigkeiten aufgezeigt, die ein Hindernis für das gute Funktionieren dieses Systems darstellen. Dabei handelt es sich um konflikthafte Beziehungen zwischen den Fahrern der Motorradtaxis und Minibusse und ihren Kunden zum einen, und zwischen den Motorradtaxi-Fahrern und den Behörden zum anderen. Schließlich sind auch die Beziehungen zwischen Motorradtaxi- und Minibus-Fahrern wegen ihrer Konkurrenzsituation eher als mittelmäßig gut zu bezeichnen. Folgende Aktionen sind daher notwendig zu unternehmen, um die Dienste der Motorradtaxis und Minibusse zu verbessern (vgl. Akinbami & Fadaré 1997).

6.1 Verbesserung der Beziehungen zwischen den Fahrern der Motorradtaxis und Minibusse und den Kunden

Den Konflikten zwischen den Fahrern der Motorradtaxis und Minibusse und den Kunden liegen meistens Unstimmigkeiten in Bezug auf den Preis der Fahrt zugrunde. Außerdem existiert eine weitere Form des Konflikts zwischen dem Motorradtaxi-Fahrer und seinem Kunden, wenn das Fahrtziel falsch verstanden wurde und dann noch Umwege gefahren werden müssen, um den Kunden zu seiner Destination zu bringen.

Der Fahrpreis ist äußerst niedrig angesetzt und wird weder abgestimmt, noch ist er durch irgendeine Verordnung festgesetzt. Er wurde einfach unilateral per Entscheidung der öffentlichen Hand fixiert. Dies betrifft beide Verkehrsmittel. Im Fall der Minibusse war der Preis ein Streitpunkt zwischen den Behörden und den Minibus-Gewerkschaften. Bis heute wurde kein Kompromiss für einen offiziellen Preis gefunden. Bei den Betreibern der Motorradtaxis existiert gar kein offizieller Fahrpreis. Er wird auf sehr oberflächliche Art und Weise in Abhängigkeit von mehreren Parametern wie Streckenlänge, Zeitaufwand und Zustand der Straße erstellt. Die Allgemeinen Bestimmungen der Motorradtaxi-Vereinigungen erwähnen in keinem Punkt den Fahrpreis; vielmehr wird dieser zwischen Motorradtaxi-Fahrer und Kunden ausgehandelt. Damit ist er dann der Hauptanlass für Konflikte zwischen beiden Parteien, denn der Kunde versucht immer, weniger als bei der Abfahrt vereinbart zu zahlen.

Eine Verbesserung der Beziehungen zwischen den Fahrern der Motorradtaxis bzw. Minibusse und deren Kunden hängt von einer weitergehenden Abstimmung zwischen den zuständigen Behörden, den Vereinigungen und Gewerkschaften und den Vereinigungen zum Verbraucherschutz ab. Jede Partei müsste dann ihrer Rolle gemäß handeln, um einen

Kompromiss für den Fahrpreis zu finden. Folgende Schritte sind für eine Verbesserung des Verhältnisses zwischen Anbietern und Nutzern notwendig:

- Die Vereinigungen und Gewerkschaften der Motorradtaxi- bzw. Minibusse dürften ihre Rolle nicht nur auf die Weiterbildung und Betreuung der Fahrer beschränken, sondern müssten außerdem zur Findung eines ökonomisch und sozial vertretbaren Fahrpreises, der das Funktionieren dieser Transportarten garantiert, beitragen. Dafür müssten von den Fahrern vor Ort Fahrtickets, die nach kurzer und langer Strecke unterscheiden, ausgegeben werden. Jeder Fahrer von Motorradtaxi- und Minibussen wäre aber weiterhin durch einen Tages- oder Monatsvertrag an seine Vereinigung oder Gewerkschaft gebunden. Weiterhin sollten Prämien beziehungsweise Strafzahlungen für die Fahrer vorgesehen werden, um sie zu motivieren, an einem Tag oder während eines Monats so viele Einnahmen wie möglich zu erwirtschaften. Die Fahrzeugbesitzer sollten ihre Motorräder und Minibusse direkt an die Vereinigungen oder die Gewerkschaft, bei der sie Mitglied sind, verleihen.
- In einem informellen und privat dominierten System, wie es aktuell im Verkehrssektor der Stadt N'Djamena besteht, müssten die Behörden ihre Rolle als Regulierungsinstanz ernst nehmen. Dies ist notwendig, damit unter Abstimmung mit den Vereinigungen und Gewerkschaften der Motorradtaxi- und der Minibusse ein für die Passagiere bezahlbarer allgemeingültiger Fahrpreis gefunden werden kann. Die Behörden müssten einen vorschriftsmäßigen Rahmen gewährleisten, der die Funktionsweise des städtischen Verkehrssystems begünstigt und dieses ordnet und unterstützt. Jedoch sollte die öffentliche Hand ihre Steuerpolitik gegenüber den Betreibern der Motorradtaxi- bzw. Minibusse überdenken und diese davon überzeugen, einen für die Bevölkerung tragbaren Fahrpreis einzuführen. Weiterhin sollten sie gegen das Parallelsystem der informellen Gruppen von Anbietern vorgehen, die zu keiner der Vereinigungen und Gewerkschaften gehören, aber den Kunden billigere Fahrpreise anbieten. Diese Praktiken beschädigen nämlich nicht zuletzt auch die Funktionsfähigkeit des Motorradtaxi- und Minibus-Angebots.

6.2 Verbesserung der Beziehungen zwischen den Fahrern der Motorradtaxi- und Minibusse und den Behörden

Die Fahrer der Motorradtaxi- und Minibusse haben direkten Kontakt zu den Passagieren. Ihre Verhaltensweise bestimmt daher die Qualität der angebotenen Dienstleistung. Dennoch scheinen die Fahrer manchmal die geltenden Regeln zu missachten. Dies ist dann eine Quelle

der Konflikte, in denen sie oft gegen die Behörden opponieren. Eine Reform des Rechtsrahmens, bei der die Rechte und Pflichten der verschiedenen Akteure des städtischen Verkehrssystems präzisiert werden, ist notwendig (vgl. Gwilliam 1999 & Benmaamar et al. 2002). Dies müsste ein Rechtsrahmen sein, der die Interessen aller Akteure berücksichtigt (vgl. Walters 2013). Die Allgemeinen Bestimmungen der Vereinigungen und Gewerkschaften der Motorradtaxi, die sich im Anhang befinden, könnten dafür als Grundlage dienen. Sie regeln bereits die Funktionsweise dieser Organisationen und sind eigentlich recht gut konzipiert; allein ihre Anwendung bringt noch Probleme mit sich – vor allem, weil die Bestimmungen nicht korrekt verstanden werden. Dennoch würde es reichen, gewisse Punkte zu vervollständigen und zu verbessern, damit sie besser auf das Streben aller Akteure zugeschnitten sind.

Die Mehrheit der Motorradtaxi- und Minibusfahrer hat keine höhere Bildung genossen. Wenn sie sich dann beim täglichen Arbeiten nicht angemessen verhalten, liegt dies auch daran, dass sie die geltenden Regelungen nicht ganz verstehen. Die Vereinigungen und Gewerkschaften müssten ihre Rolle stärken, indem sie ihre Mitglieder dabei unterstützen, die Dokumente und ihre Funktionsweise besser zu verstehen. Dies würde letzteren viele Reibereien mit denjenigen, die vor Ort mit der Regeldurchsetzung betraut sind, ersparen.

6.3 Verbesserung der Beziehungen zwischen den Fahrern der Motorradtaxi und Minibusse

Die Fahrer der Motorradtaxi und Minibusse stehen im Mittelpunkt aller Fragen rund um das Angebot des städtischen Nahverkehrs in N'Djamena. Eine Verbesserung ihrer Beziehungen untereinander würde auch ihre Dienstleistungen verbessern. Vor allem zu Beginn der 1990er Jahre stritten sich die Fahrer der Motorradtaxi und Minibusse über die Gebiete, in denen sie ihre Beförderungsleistungen anboten. Jeder von ihnen beanspruchte ein bestimmtes Gebiet, das seiner Vorliebe entsprach, um dort seine Dienste anzubieten. Anstatt sich gegenseitig zu ergänzen, stehen die zwei Verkehrsmittel daher im ständigen Konkurrenzkampf, was im städtischen Raum nicht ohne Folgen bleibt (vgl. Gwilliam 2001). Schließlich äußern die Konflikte sich häufig verbal, und es kam auch schon zu Situationen, in denen einige Fahrer von Motorradtaxi von Minibus-Fahrern körperlich bedroht wurden. Was kann also getan werden, damit sich Motorradtaxi und Minibusse im städtischen Raum ergänzen?

- Kurzfristig könnten die Motorradtaxi vorrangig dafür eingesetzt werden, die Verbindungen zwischen den Vierteln abzusichern und die Minibusse an Umsteigepunkten zu ergänzen.
- Langfristig sollten die Minibusse die Vorstädte anfahren und die Motorradtaxi könnten weiterhin die innerstädtischen Viertel anfahren sowie die Verbindungen zwischen den Randgebieten und den Minibus- und Bus-Haltestellen absichern.

Die räumliche Ausbreitung der Stadt N'Djamena wird mehr und mehr zu einer großen planerischen Herausforderung für die Behörden (vgl. Goldman & Gorham 2005). Zu diesem Wachstum tragen auch die Motorradtaxi bei, weil sie sehr schnell durch die Stadt fahren können und die Minibusse ersetzen, wenn sie ihre Dienste auch in den für diese unzugänglichen Stadtteilen anbieten. Mit ihnen wird selbst der am weitesten außerhalb wohnende Kunde bis zu seiner Tür gebracht und es wird ihm durch sie ermöglicht, Dienste, die nur in der Stadt angeboten werden, in Anspruch zu nehmen. So gesehen ergänzen sich die zwei Transportmittel im öffentlichen Raum in N'Djamena. Diese Komplementarität ist an einigen Orten der Stadt bemerkbar, insbesondere an Warenumsschlagplätzen und Umsteigeorten zwischen den Stadtrandgebieten und dem Stadtzentrum. Auch wenn diese Komplementarität in räumlicher Hinsicht zwar eine wichtige Rolle spielt, bleibt dennoch noch viel zu tun, vor allem, was eine einheitliche Regulierung, eine Abstimmung über den Fahrpreis, den Komfort, die Sicherheit oder Informationen über die zwei Verkehrsmittel angeht, um die Qualität ihrer Dienste zu verbessern.

Wenn man den städtischen Kontext in N'Djamena berücksichtigt (ein starkes demografisches Wachstum und eine starke Konzentration der Bevölkerung aus allen Landesteilen, 40 %), wäre es langfristig wichtig, im Stadtgebiet die Minibusse mit richtigen Bussen zu ersetzen. Noch vor dem Jahr 1990 hatte die Stadt N'Djamena noch nicht eine Million Einwohner, aber schon im Jahr 1990 bestand sie bereits aus 500.000 Einwohnern. In den 2000er Jahren ist sie zur Millionenstadt angewachsen, mit 1.001.000 Bewohnern (vgl. INSEED 2012) (vgl. Armstrong Wright 1993). Vor diesem Hintergrund sollte deutlich werden, dass langfristig nur Busse, die in einem großen Umkreis fahren, es ermöglichen, sicher alle Randgebiete anzufahren. Mit ihnen könnte besser auf die Nachfrage reagiert werden und sie würden außerdem Fahrten vom Stadtrand ins Zentrum und andersherum, die wegen der Arbeitsplätze immer wichtiger werden, erleichtern.

Was also behindert die Verwirklichung dieser Komplementarität?

Die Minibus-Betreiber sind in der Mehrheit Männer, die gute Verbindungen zur politischen Klasse unterhalten. Dies verschafft ihnen eine Anzahl von Privilegien und Vorteilen im Betrieb innerhalb eines Sektors, dessen Organisation sich meistens den Behörden entzieht. Hinzu kommt, dass die Nachfrage nach Fortbewegung im Stadtgebiet höher ist als auf dem Land. Die Fahrer der Minibusse sind schon daran gewöhnt, im Stadtgebiet gute Geschäfte zu machen. Jeder Versuch, sie auf die Linien, die Stadtrand und ländlichen Raum verbinden, umzulegen, stieße ohne Zweifel auf Widerstand ihrerseits.

Die Beförderung mit Bussen verlangt eine komplette Neuorganisation des ganzen Sektors durch die öffentliche Hand, vor allem im Bereich der Planung und Anlage von Plätzen, aber auch in der Personalverwaltung (vgl. Hensher 2007). Die Behörden müssten ihre organisierende und regulierende Rolle so ausführen, dass der Preis noch attraktiv und für alle sozialen Schichten erschwinglich ist.

Die Minibusse haben, was die Mobilität in den Vororten angeht, einen großen Vorteil: Sie sind für die Beförderung auf dem Land und zwischen Städten angemessen. Besser als Busse oder Taxis können sie sich auch unwegsamem Terrain gut anpassen. Diese Änderung würde trotzdem nichts an der Komplementarität der Minibusse und Motorradtaxis an einigen Umsteigepunkten wie den Kreisverkehren von Farcha, Walia, Gassi und Diguel ändern. An diesen Orten könnte das Zusammenspiel beider den Minibus-Passagieren einen Zugang zu einigen Orten in der Umgebung von N'Djamena ermöglichen, insbesondere nach Madjorio im Osten, Toukra, Koundoul und Mailaou im Süden, Bagara, Linia im Westen und Djarmaya nach Norden.

Die Konflikte zwischen den Akteuren entstehen daraus, dass der Regulationsmechanismus für ihre Beziehungen untereinander nicht gut funktioniert (vgl. Sohail et al. 2006). Tatsächlich sind die Konflikte den Änderungen im Verhalten der Akteure zueinander geschuldet. Einige Akteure erleben aufgrund der Vielfältigkeit ihrer Bildungsniveaus und ihrer unterschiedlichen Positionen innerhalb des Systems Situationen häufig anders als die anderen. Diese unterschiedlichen Perspektiven lösen bei den anderen dann Entmutigung und Frustration aus. Mechanismen zur Prävention von Konflikten funktionieren nicht gut genug, um gewisse Probleme im Keim zu ersticken. Die Beziehungen der Akteure untereinander sind informeller Art. Der Rahmen dieser Beziehungen ermöglicht es den Akteuren nicht, mit den anderen zu verhandeln oder sich auszutauschen oder wenigstens die Probleme zu lösen, vor denen sie stehen. Egal ob es sich um Verträge zwischen den Besitzern der Motorradtaxi und Minibusse

mit den Fahrern einerseits oder um Verträge zwischen Fahrern und Lehrlingen andererseits handelt, die Verhältnisse sind schwierig. Diese Beziehungen basieren auf egoistischen Interessen beider Seiten, was zum Nachteil des Ideals des Systems gereicht.

Zwischen den Behörden und den Fahrern der Motorradtaxis sind die Diskrepanzen noch größer. Schritte, welche die Behörden unternehmen, um die Aktivitäten der Motorradtaxis zu regulieren, spiegeln die Prinzipien des Systems nicht wider. Vielmehr tragen sie dazu bei, noch andere Probleme hervorzubringen. Die in letzter Zeit von den Behörden unternommenen Schritte, mit denen die Aktivitäten der Motorradtaxis sanktioniert oder ganz aufgehoben werden sollten, passen nicht zu den Regeln dieses Systems. Jeder Akteur ist durch ein Netz von Beziehungen an sein System gebunden. Auf gleiche Art und Weise muss eine Entscheidung, mithilfe derer das Verhalten eines Akteurs geändert werden soll, die Methoden dieses Systems berücksichtigen. Zunächst muss daher der Akteur, dessen Verhalten die Funktionsweise des Systems schädigt, identifiziert, danach müssen seine Position und seine Verbindungen mit den anderen Akteuren im System erkannt und schließlich muss eine Entscheidung, um das Problem zu lösen, getroffen werden. Im gegenteiligen Fall besteht das Risiko, dass eine solche Entscheidung die Funktionsweise des gesamten Systems gefährdet. Abgesehen von den ministeriellen Verordnungen (N° 26/MTPT/DG/DTS/ 2002) und den Dienstanweisungen (N° 645/MIT/DC/2013), die punktuell und unilateral eingeführt wurden, um die Aktivitäten der Motorradtaxis zu regulieren, existiert kein Gesetz, das in Abstimmung mit den anderen Akteuren konzipiert wurde, damit das Akteurssystem des städtischen Verkehrs in N'Djamena besser funktioniert. Die Regulierung der Beziehungen würde es gleichermaßen ermöglichen, die Einflussbereiche der Akteure abzustechen, das heißt, ihre Macht zu beschränken. So mancher Machtmissbrauch geschieht nämlich aus den egoistischen Interessen und Ambitionen einiger Akteure innerhalb des Systems heraus.

Die Neubearbeitung und Durchsetzung der Regeln der Vereinigungen und Gewerkschaften der Motorradtaxis bzw. Minibusse (vgl. Allgemeine Bestimmungen im Anhang) wären in Abstimmung mit allen Akteuren ein guter Anfang für eine zukünftige Regulierung des städtischen Verkehrs in N'Djamena. Die Verbesserung dieser Regeln auf der Basis vorheriger Konsultationen mit allen beteiligten Akteuren des Systems, wobei alle ihre Bedenken berücksichtigt werden, würde es ermöglichen, das System mit einem nachhaltigen Regulationsmechanismus auszustatten. Im Falle von N'Djamena ist es schwierig, von einem System zu reden, solange noch jeder Akteur seine eigenen Gesetze macht. Als Ergebnisse dieser Untersuchung konnten die verschiedenen Akteure und ihre Rollen identifiziert werden.

Das war der Fall der institutionellen Akteure, das heißt derer, die Regeln ausarbeiten und über ihre Anwendung wachen. Dabei handelt es sich um die Behörden und die Vereinigungen von Motorradtaxi und Minibussen. Diese institutionellen Akteure mussten die anderen Glieder des Systems, also die anderen Akteure, befragen, um sich über die Normen und Prinzipien der Funktionsweise des Systems zu verständigen. Nur dieser Schritt ermöglicht es, effektiv die Qualität des städtischen Verkehrs in N'Djamena zu verbessern.

7. Zusammenfassung

Forschung zum Thema „städtischer Nahverkehr in Subsahara-Afrika“ ist und bleibt ein schwieriges Unterfangen. Dies liegt insbesondere an den vielgestaltigen Besonderheiten dieses Sektors. Auch wenn schon einige Studien zu diesem Gebiet vorliegen, beinhalten diese selten eine Analyse des Akteurssystems, sondern handeln eher von der Nachfrage nach Beförderungsdienstleistungen, die von der Weltbank in mehreren Ländern Subsahara-Afrikas unterstützt werden, um die Investitionen in diesem Sektor evaluieren zu können (vgl. Carlos et al. 2010). Dies betrifft insbesondere auch den Tschad und vor allem N'Djamena, wo Forschung zum Thema „städtischer Verkehr“ besonders seit Auftauchen der ersten Motorradtaxis Anfang der 1990er Jahre eine große Herausforderung darstellt. Die Aufgaben, die in diesem Sektor zu bewältigen sind, bleiben vielfältig, da es sich um ein informelles beziehungsweise mehr oder weniger klandestines Gewerbe handelt, dessen Akteure ein komplexes und schwer zu analysierendes Netzwerk bilden. Diese Netzwerke werden von den Akteuren je nach eigenen Interessen unterhalten und machen daher die Analyse kompliziert.

Anhand der gewonnenen Daten aus den Interviews mit den Fahrern von Motorradtaxis und Fahrern von Minibussen vor Ort sowie den mündlichen Mitteilungen von der öffentlichen Hand und von Verantwortlichen der Motorradtaxis und Minibusse wurde das Akteurssystem des städtischen Verkehrs in N'Djamena untersucht. Dabei wurden zunächst alle relevanten Akteure, nämlich die öffentliche Hand, die Besitzer von Motorradtaxis und Minibussen, die Fahrer von Motorradtaxis und Minibussen, die Verantwortlichen der Verbände und der Gewerkschaften von Motorradtaxis und Minibussen, identifiziert. Weiterhin ermöglicht es die Auswertung der Rolle bzw. Aufgaben dieser Akteure in dem System, vor allem die räumliche und soziale Rolle (das Motorradtaxi fährt die peripheren Stadtgebiete an und erlaubt den Bewohnern dieser Gebiete, an den Diensten, die die Stadt anbietet, teilzunehmen und es erleichtert, Kontakte mit anderen Stadtbewohnern zu knüpfen) der Fahrer von Motorradtaxis und Minibussen besser zu verstehen. Schließlich wurden die verschiedenen Beziehungen, die diese Akteure untereinander in diesem System haben, aufgezeigt, um die daraus resultierenden Konflikten zu analysieren.

Tatsächlich entzieht sich die Organisation des Verkehrswesens in Afrika allgemein und besonders auch im Tschad häufig der behördlichen Kontrolle (vgl. Tolley & Turton 1995). Die Behörden sehen sich nicht nur finanziellen und technischen Problemen gegenüber, wenn die großen Herausforderungen dieses Sektors angegangen werden müssen, sondern vor allem

auch einem Mangel an Wissen über die Funktionsweise dieses Akteurssystems. Um sichere Verbesserungen im Bereich des städtischen Verkehrs erzielen zu können, ist es notwendig, die Akteure zu identifizieren, ihre Rollen und Funktionen zu kennen und die Beziehungen, die sie innerhalb des Systems untereinander haben, zu verstehen. Die vorliegende Arbeit ebnet den Weg nicht nur zu einem erweiterten Wissen über die Akteure des städtischen Verkehrs in N'Djamena, sondern ermöglicht es auch, ihre Organisationsweise zu verstehen. Dadurch trägt sie zur Lösung eines Problems bei, dem sich Raum- und Stadtplaner bislang gegenüber sahen.

Kurz gesagt ist diese Dissertation zugleich ein Mittel zur Analyse, aber auch zur Planung. Sie trägt dazu bei, dass die Entscheidungsträger, vor allem die Politiker, die Investoren und die Planer, im Bereich des städtischen Verkehrs in N'Djamena erfolgreich handeln können.

Literaturverzeichnis

- Acharya Raj, S. (2005): Motorization and Urban Mobility in Developing Countries, Exploring Policy Options Through Dynamic Simulation, Institute for Transport Policy Studies 3 – 18 – 19 Toranomon, Minato – Ku, Tokyo, Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 6, pp. 4113 - 4128
- Aderamo, A J. (2012): Urban transportation problems and challenges in Nigeria: A planner's view, Ilorin, Prime Journal, Vol. 2, April 2012, pp. 192 – 203
- Adoléhoumé A. Olvera Diaz L. Plat D. Pochet P. Maidadi S. (2005): Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala, Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne, Note 39 avril 2005
- Adoléhoumé, A. (2000): La problématique des transports urbains et la réduction de la pollution de l'air due aux transports motorisés en Afrique subsaharienne, Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique subsaharienne (SITRASS), France
- Akinbami, JFK, & Fadare, SO (1997): Strategies for sustainable urban and transport development in Nigeria, Great Britain, Elsevier, Transport policy, Vol. 4, N°4, pp. 237 – 245
- Aka, A. (1983): Urban Transport in Africa, International Association of Public Transport (UITP), Brussels, 12 p.
- Allassembaye, D. (1994): N'Djamena, ville ou Bidonville ? N'Djaména
- Armstrong-Wright, A. (1993): Public transport in third world cities, Victoria (USA), Transportation Research Board, p. 110.
- Amsler, Y. (2003): Le transport collectif peut-il être traité comme un service public marchand dans le contexte africain ? Atelier transport et mobilité urbaine, édition Africités, PDF online, accès documentaire du 17.03.2011
- Amsler, Y. (2003): Le transport collectif peut-il être traité comme un service public marchand dans le contexte africain ? Africités 2003, Lomé
- Atlas du Tchad (2012), Paris, les éditions du Jaguar, 135 p
- Bamas, S. (2011): L'implication des collectivités locales dans la gestion des transports urbains en Afrique de l'ouest et du centre, PDF online, accès documentaire du 01.03.2011
- Barrett, R. (1988): Urban Transport in West Africa, National Technical Information Service, Alexandria (USA), 142 p,

- Beguín, H. & Bailly, A. (1998): Introduction à la géographie humaine, Paris, Armand Colin, 7^{ème} édition, 208 p
- Benmaamar, M. Ellis, S. Dunkerley, C. (2002) : Urban Transport Services in Sub-Saharan Africa : Recommendations for Reform in Uganda, Transportation Research Board of the National Academies, UK, Vol. 1812, 2002, pp. 112 – 118
- Bernoux, P. (2009): La sociologie des organisations, Paris, Seuil, 480 p
- Black, J. (1981): Urban Transport Planning, London, Transport Research Laboratory, pages 248
- Blanchet, A. Ghiglione, R. Massonat, J. Trognon, A. (2013): Les techniques d'enquête en sciences sociales, Paris, DUNOD, 208 p
- Bräuninger, M. et al. (2012): Achieving sustainability in urban transport in developing and transition countries, Dessau – Roßlau, Federal Environment Agency, January 2012, 154 p
- Brund, G. (2002): La mobilité urbaine : questions récurrentes et réponses de la recherche, Revue Economie & Humanisme n°359, décembre 2001/ janvier 2002
- Bruun Christian, E. (2013): A Suggestion for Improving Public Transport Investments in Developing Countries, Washington, Routledge, 400 p
- Bultynck, P. (1998): The Urban Transport 1998 – 2002, Strategic Development Plan, the World Bank, Africa Region, September 1998
- Bruckmann, D. et al. (2000): Untersuchung der Auswirkungen ausgewählter politischer auf Verkehr und Umwelt, Institut für Mobilitätsforschung, Berlin
- Carlos, F. et al. (2010): challenges of urban transport in developing countries – summary, GTZ –SUTP, 76 p
- Carruthers, R. (2005): Affordability of Public Transport in Developing Countries, Washington, Transport Sector Board, 27 p
- CERTU (2001): Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, Université de Lyon II
- Cervero, R. (2000): Informal Transport in the Developing World, Nairobi, United Nations Center for Human Settlements (habitat), pages 248
- Cervero, R. et Golub, A. (2007) : Informal transport : A global perspective, Elsevier, Great Britain, Vol. 14, November 2007, pp. 445 – 457
- Cox, W. (2012): Developing Africa: Tower Customer Oriented Urban Transport Policy, Addis Abeba, Demographia, October 2012, 16 pages

- Crozier, M. & Friedberg, E. (1981): l'acteur et le système, les contraintes de l'action collective, Paris, Editions du Seuil, 493 p
- Dagnon-Prince, O. (2007): Guide des collectivités locales pour la gestion de la mobilité, PDM, Benin, 105 P.
- Décentralisation et développement urbain ; Bulletin de coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, N° 77 Septembre 2007
- De Lima, S. Wioland, A-N. (2007): L'Offre de Transport Urbain à Douala : Mise en place d'un outil de suivi, Douala, Rapport de stage, communauté urbaine de Douala, 2007
- De Saint Laurant, B. (1998): Overview of Urban Transport in South Africa: Lessons from Europe and Proposed Approach, Transportation Research Board, Rotterdam, p. 43 – 50
- Diaz, L. et al. (1998): Villes africaines au quotidiens : Mobilité quotidienne et contraintes sociales à Bamako et Ouagadougou, Laboratoire d'économie des transports, Paris ?
- Dimitriou, H. T. (1990): Urban Transport Planning: A developmental Approach, London, and Routledge
- Dimitriou, H. T. & Gakenheimer, R. (2011): Urban Transport in the developing world, a Handbook of Policy and Practice, Edward Elgar, Massachusetts, USA
- Diouf, I. (2002): Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal, Paris, Karthala-Inrets, 408 p
- Djibouti, conditions d'exercices de la profession de transporteur urbain et interurbain, Décret n°2006-0184/PR/MET du 23 juillet 2006
- Dupré, F. (2002): Comment promouvoir le transport urbain dans les pays en développement ?
- Durand, F. & Diouf, M. (1980) : Quels transports urbains dans le tiers monde ? Cars rapides à Dakar, Dakar, 40 S
- Ezzine, A. (2000): Gérer la mobilité et ses conséquences dans les villes africaines. Cotonou, Bulletin thématique du Programme de Développement Municipal – Bureau régional de l'Afrique de l'ouest et du centre n°13, mars 2000, 23 p.
- Finn, B. & Mulley, C. (2011): Urban Bus Services in Developing Countries and Countries in Transition : A Framework for Regulatory and Institutional Developments, University of South Florida, Journal of Public Transportation, Vol. 14, N°4, 2011, 104 p
- Gakenheimer, R. (1999): Urban mobility in the developing world, Massachusetts, Elsevier, Transportation Research, Vol. 33, September – November 1999, pages 671 – 689

- Garmendia Briceno, C. et al. (2004): Infrastructure Services in Developing Countries: Access, Quality, Costs and Policy Reform, World Bank Policy Research Working Paper 3468, December 2004, Pages 33
- Gayssot, J.C. (1999): Transports urbains et villes durables. Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, N°44 juin, revue Générale des Chemins de Fer, Vol. 1998, p. 52 – 54
- Gather & al. (2008): Geographische Mobilität und Verkehrsforschung, Bornträger, Berlin-Stuttgart
- Gerard, & al. (2007): Physische Geographie und Humangeographie, Spektrum, Heidelberg
- Guézéré, A. (2012): Territoires des taxis motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux, Paris, Revue géographique économie et sociétés N° 14, 2012, p 53-72.
- Godard, X. (2002): Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif, Karthala-Inrets, Paris et Arcueil, 408 p.
- Godard, F. (2000): Villes du Nord, villes du Sud quelle formation, quelle recherche? Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, n°46 décembre
- Godard, X. (1994): Les transports dans les villes du sud, Karthala-Inrets, Paris et Arcueil
- Godard, X. & Bamas (2002): O comme Ouagadougou ou la singularité par les deux roues, Paris, Karthala
- Godard, X. & Teurnier, P. (1992): Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement, Karthala, Paris
- Godard, X. & Fantonzoun, I. (2002): Urban Mobility for all (la mobilité urbaine pour tous), CODATU, Lomé
- Godard, X. (2006): L'accès à la ville pour tous les groupes sociaux, quels systèmes de mobilité/ transport dans les villes en développement ? Inrets, PDF online, accès documentaire du 21.02.20011
- Godard, X. (2005): transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable, INRETS, France
- Godard, X. & Ngabmen, H. (2002): Zémidjan ou le succès des taxis motos, Paris, Karthala-INRETS
- Goldman, T. & Gorham, R. (2005): Sustainable urban transport: Four innovative directions, Elsevier, Technology in Society, Januar – April 2006, Pages 261 - 273

- Groupe Huit BCEOM (2000): Développement urbain: composante transport, rapport d'études, N'Djaména
- Groupe EGIS – Louis Berger (2011): Elaboration du Plan de Circulation et Transports de la Ville de N'Djaména, Rapport Diagnostic
- Gwilliam, K. (2003): Urban transport in developing countries, A Transnational Transdisciplinary Journal, Leeds, pp. 197 – 216
- Gwilliam, K. M. (2001): Competition in Urban Transport Passenger in the Developing World, Journal of Transport Economics and Policy, Volume 35, January 2001, pp. 99 – 118
- Gwilliam, K. (1999): Public Transport in the Developing World – Quo Vadis? N.Y, the World Bank, 15 p
- Haininko Amadou, M. (2005): Communication sur la politique et le système de transport de marchandises en vigueur dans l'espace CDEAO, séminaire organisé par le comité technique de l'association mondiale des routes, Ouagadougou, PDF online, accès documentaire du 01.03.2011
- Henni, B. (2004-2005): The millennium Cities Data base for sustainable transport, Identification des facteurs favorables au développement des transports publics, Master professionnel Transport Urbain et Régionaux des Personnes, Université Lumière Lyon 2
- Hensher, A. (2007): Bus transport: Economics Policy and Planning, Research in Transportation Economics, Volume 18, 2007, Pages xix – xxviii, 1 - 507
- Hugonnard, J. C. (1999): Les transports et la ville: pourquoi cette dichotomie pays développé/ pays en voie de développement, Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, n°44 Juin.
- Huneke, W. (2007): Public Transport in Developing Countries, Amsterdam, Journal of the Transportation Research Forum, Vol. 46, N° [Spring 2007], pp. 145 - 146
- Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, rapport final, SITRASS septembre 2004
- Iles, R. (2005): Public Transport in Developing Countries, Elsevier, Heidelberg, 478 S
- ISTED (1999): Eléments de stratégie du développement des transports urbains dans les pays en voie de développement, Bilan et propositions, bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial. Paris
- Iya, M. & N'Dilbé, T. (2006): Analyse de la production des sols urbains au Tchad : le cas de N'Djaména, Bamako, Annales de la Faculté des lettres, langues, arts et sciences humaines
- Jamati, C. (2007): Mobilité et développement urbain, Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, n°78 décembre

- Jemba Eboumbou, C. (2012): Les transports urbains en Afrique, l'exemple de Douala au Cameroun, Harmattan, Paris, 470 p
- Joly, I. Masson, S. Petiot, R. (2003): Les déterminants de la part modale des transports en commun dans 100 villes du monde, Université de Reims, Université de Perpignan et Université de Lyon
- Joly, I. (2003): Les rapports espace-temps de la mobilité quotidienne et les systèmes productifs des transports urbains, Laboratoire d'Economie des Transports, Unité Mixte de Recherche du CNRS n°5593, ENTPE-Université Lumière Lyon 2
- Kaffo, C. et al. (2006): L'intégration des « Motos Taxis dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne, PDF online, accès documentaire du 01.03.2011
- Kassi, I. (2007): Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan, Thèse de Doctorat de Géographie, Université Michel de Montaigne – Bordeaux III, 311 pages
- Koehler, P. (2002): Verkehrsunsicherheit in Entwicklungsländern, Problem für die wirtschaftliche Entwicklung und Ansätze zur Lösung, am Beispiel des Straßenverkehrs, Magisterarbeit, philosophischen Fakultäten der Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg
- Ko-Yon (2006): Motos taxis à N'Djamena : une nécessaire réglementation, Revue Tchad & Culture, n°245 mars 2006
- Kölz, G. (2004): Alternative Denkansätze in der Verkehrsplanung, schriftliche Ausarbeitung des Referats zum Seminar „städtischer Verkehr“, Institut für Städtebau, Universität Stuttgart
- Kumar, A. (1993): Transport Urbain: Vision de l'avenir, PDF online, accès documentaire du 25.02.2011
- Kumar, A. & Barrett, F. (2008): Coincés dans les embouteillages, le transport urbain en Afrique, résumé du document de référence 1, diagnostics des infrastructures nationales en Afrique, Janvier 2008
- Kumar, A. & Barrett, F. (2008): Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa, World Bank (Africa Infrastructure Country Diagnostic), Washington, January 2008, 103 P.
- Kumar, A. & Diou, C. (2010): Bus Renewal Scheme in Dakar, before and after, SSATP, 95 P
- Lombard, J. (2006): Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar, Géo carrefour, Vol 81 2/2006
- Lombard, J. & Ninot, O. (2002): Impasses et défis dans le transport routier, PDF online, accès documentaire du 10.03.2011

- Lombard, J. et al. (2006): Les transports sénégalais à l'aune du système-monde, PDF online, accès documentaire du 19.03.2011
- Lombard, J. & Ninot, O. (2010): Connecter et intégrer, les territoires et les mutations des transports en Afrique, Bulletin de l'Association de Géographes Français, Version 1, 2010, p69-86
- Lombard, J. (2003): Sénégal : des dérives du système des transports à la catastrophe du Joola, Afrique contemporaine N° 207, P 210
- Lomme, R. (2004): La réforme des transports publics urbains à l'épreuve de l'intégration du secteur informel, Revue Afrique Contemporaine, n° 210, P 212
- Mahlstein, M. (2009): Shaping and Being Shaped. The Regulation of Commercial Motorcycle Operation and Social Change in Calabar, Nigeria, Master Thesis, Institute of Social Anthropology, University of Basel
- Maier, J. & Atzkern, H. (1992): Verkehrsgeographie, Teubner, Stuttgart
- Mandon (1993): Provision of Travelway Space for Urban Public Transport in Developing Countries, Nairobi, United Nations Centre for Human Settlements (Habitat)
- Mekondo, F. (2007): Mototaxis à N'Djamena: une nécessaire réglementation, CEFOD, N'Djamena
- Mehne, C. (2002): Entwicklungszusammenarbeit für eine angepasste Verkehrsentwicklung in Ostafrika- Leitbilder, Handlungsbedarf, Szenarios- unter besonderer Berücksichtigung von nichtmotorisiertem und öffentlichem Verkehr, Trier, Dissertation, Geographie/ Geowissenschaften der Universität Trier
- MIE (2011): Le Ministère des Infrastructures et des Transports, N'Djamena, Rapport 2011
- Mesures d'amélioration de la sécurité routière (2006): Rapport séance 9 du séminaire AIPCR- AGEPAR vendredi 13 octobre 2006
- Mobilité urbaine (2000): Etude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne, le cas des Ngbakas à Abidjan, Mai 200, région Afrique Banque mondiale
- Ndadoum, N. (2002): Croissance urbaine et problèmes de déplacements dans les quartiers périphériques de N'Djamena : cas des quartiers chagoua et Dembé. N'Gaoundéré, mémoire de maîtrise, 96 p.
- Neumeister, M. (2010): Zürichs (Verkehrs-) Zukunft in drei Bildern, Straße und Verkehr Nr. 1-2/ januar-Februar 2010
- Nuhn, H. & Hesse, M. (2006): Verkehrsgeographie, Schöningh, Paderborn

- Office fédéral du développement territorial (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Medienkonferenz vom 18. Dezember 2001
- Olvera Diaz, L. Plat, D. Pochet, P. (2002): Marche à pied et pauvreté en Afrique subsaharienne. Walking and poverty in sub-Saharan Africa, CODATU, Lomé, PDF online, accès documentaire du 18.04.2011
- Olvera Diaz, L. Plat, D. Pochet, P. (1999): La mobilité quotidienne des citoyens à faibles ressources, les enseignements de Ouagadougou, Revue Tiers Monde, Vol.40, n° 160, PP 829-848
- Olvera Diaz, L. Plat, D. Pochet, P. (2007): Mobilité quotidienne en temps de crise, Revue belge de géographie n° 2, PP 173-187
- Olvera, D. & Maidadi, S. (2008): La gestion des transports urbains à Douala : la réhabilitation du pont de Wouri comme révélatrice des défaillances, laboratoire d'économies des transports, ENTPE, Université Lyon 2, CNRS
- Olvera Diaz, L. Plat, D. Pochet, P. & Maidadi, S. (2007): La diffusion des Motos-Taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara, XLIII^e colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française, 11, 12, 13 Juillet 2007, Grenoble
- Olvera Diaz, L. Plat, D. Pochet, P. (2005): Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'ouest. Le cas de Dakar, revue concentration économique et ségrégation spatiale, de Boerck Université PP 245-261, Bruxelles
- Olvera Diaz, L. Plat, D. Pochet, P. Maidadi, S. (2011): Les Motos-Taxis dans les villes d'Afrique au sud du Sahara, PDF online unter : http://www.ville-en-mouvement.com/taxi/telechargements/Diaz_Olvera.pdf, accès documentaire du 26.02.2011
- Ongolo Zogo, V. (2000) : Urban mobility for all : quel modèle de concession des réseaux de transport dans les capitales africaines : le cas de Yaoundé, CODATU, Lomé
- Palkoubou (1992): Organisation des transports urbains : les acteurs, les méthodes. Acte du séminaire SITRASS 2, Ouagadougou, INRETS, p 49-56
- Paufique, J.P. (1996): Aménager les outils d'aménagement: le cas de N'Djamena, bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et la planification spatiale, N°31 Mars
- PDM (Partenariat pour le Développement Municipal) (2007): Guide des collectivités locales pour la gestion de la mobilité. Cotonou (Benin).
- Penden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., Jarawan, E. & Mathers, C. (2004): World report on road traffic injury prevention, Geneva, World Health Organization, Pages 22

- Plat, D. (2003): Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne, dossier de candidature en vue de l'obtention de réhabilitation à diriger les recherches, Université Lumière Lyon 2
- Pochet, P. (2002): V comme Vélo, grand absent des capitales africaines, Karthala-INRETS, Paris Arceuil, PP343-355
- Porter, G. (2008): Transport planning in Sub – Saharan Africa II: putting gender into mobility and transport planning in Africa, SAGE Journal, Durahm, Department of Anthropology, Durahm University, pp. 281 – 289
- Pucher, J. et al. (2005): Urban transport crisis in India, NJ (USA), Elsevier, Transport Policy, Volume 12, February 2005, Pages 185 - 198
- Ravalet, E. & Bueno Cevada, E. (2007): La non-planification des transports collectifs urbains et ses conséquences en termes d'usages : les cas de Niamey (Niger) et de Puebla (Mexique), Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-saharienne (SITRASS)
- Reuber, P. & Pfaffenbach, C. (2005): Methoden der empirischen Humangeographie, Westermann, 2eme Edition, Braunschweig
- RGPH2 (2009): Deuxième Recensement Général de la Population et de l'Habitat, N'Djamena, INSEED, juillet 2012
- Roeder, H. & Djatto, D. (2008): Recueil de lois et règlements sur la décentralisation, 4^{ème} édition, CEFOD, N'Djamena, 293 p
- Safier, D. (2012): Straßenverkehr in einer Niedrigtechnologiemetropole, am Beispiel von Cotonou (Benin), Hamburg, Diplomica
- Sagbo, R. (2011): Straßenverkehrsanalyse in einer Metropole eines Entwicklungslandes an der Küste des Golfes von Benin am Beispiel von Cotonou, Masterarbeit, Institut für Regionalwissenschaft und Raumplanung, Karlsruhe Institut of Technology, 88 S
- Saghir, J. (2008): Les perspectives de la Banque Mondiale en matière de déplacements urbains, Séminaire Régional sur les déplacements urbains en Méditerranée, janvier 2008
- Sahabana, M. (2008): les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable, Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE-Université Lyon 2-CNRS
- Sahabana, M. (2006): Les autobus en site propre intégral, une solution à la crise des transports dans les grandes agglomérations subsahariennes, Thèse de Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion

- Salon, D. & Aligula, M. (2012): Urban travel in Nairobi, Kenya: analysis, insights and opportunities, *Journal of Transport Geography*, Volume 22, May 2012, Pages 65 - 76
- Seifried, D. (1993): *Gute Argumente: Verkehr*, Beck'sche, Münsche
- Sietchiping, M. et al. (2012) : Transport and mobility in sub – Saharan African Cities : An overviews of practices, lessons and options for improvements, Great Britain, Elsevier, vol. 29, june 2012, PP. 183 – 189
- Silva, C. N. (2012): Urban planning in Sub – Saharan Africa: A new role in the urban transition, Elsevier, Great Britain, vol. 29, June 2012, PP. 155 - 157
- Sohail, M. et al. (2006) : Effective regulation for sustainable public transport in developing countries, Elsevier, Great Britain, *Transport Policy*, vol. 13, PP. 177 – 190
- Stratégies de développement urbain (2007) : Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, N° 75 Mars 2007
- SSATP (2010) : Des politiques de transports en faveur de l'intégration pour que l'Afrique progresse plus rapidement, Programme de Politique de Transport en Afrique Subsaharienne, Réunion annuelle 2010, Kampala, Ouganda, 124 P
- Tchouta Kaptou, F. (2011): Strategy to Improve Public Transport Transport Traffic Safety in Developing Countries, University of Sapienza, and 19 P
- Temgoua, J.B (2004) : Les taxis motos défient les pouvoirs publics, Cameroun, AFRIK.COM, 30.09.2012
- Tiwari, G. & Jain, D. (2012): Accessibility and safety indicators for all road users: case study Dehli BRT, Great Britain, Elsevier, *Journal of Transport Geography*, and vol. 22. pp. 87 – 91
- Trager, L. (2014): A Re – Examination of the Urban Informal Sector in West Africa, *Canadian Journal of African Studies*, vol. 21, PP. 238 – 255
- Trans-Africa (2009): Aperçu du transport public en Afrique subsaharienne Bruxelles (Belgique), Trans-Africa consortium
- Todes, A. (2012) : Urban growth and strategic spatial planning in Johannesburg, South Africa, Original Research Article *Cities*, Volume 29, June 2012, Pages 158 – 165
- Tolley, R. S. & Turton, B. J (1995): *Transport system Policy and planning: a geographical approach*, Harlow (UK), Longman Group Limited, pp. xviii + 402 pp
- Tublu Komi (2010) : le taxi moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie, Porto Novo, CODATU XIV, 2010
- UITP (2003) : Une analyse de la base UITP sur systèmes de transports urbains des 100 villes du monde, Laboratoire d'Economie des Transports, mars 2003

UN-Habitat (2009) : Annual Report, Nairobi, 62 p

Union Internationale des Transports Publics (UITP) (2009): Aperçu du Transport Public en Afrique Subsaharienne, Trans-Africa 2009, Bruxelles

Villes en développement (1999): Transports urbains et villes durables. Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, ISTED, n°44, juin

Wachter, S. (2001): Villes et aménagement du territoire. Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, n°54 décembre

Walters, J. (2013) : Overviews of public transport policy developments in South Africa, Research in Transportation Economics, Volume 39, March 2013, Pages 34 - 45

Wegener, M. (1999): Die Stadt der kurzen Wege: Müssen wir unsere Städte umbauen? Berichte aus dem Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, Zeitschriften

Mündliche Quelle

Abderahmane Adoum, Vertreter der Vereinigung der Motorradtaxi des fünften Bezirks, mündliche Mitteilung vom 07.03.2013 (Kontakt: 60 02 75 72)

Abdoulaye Adoum, Vertreter der Gewerkschaft des städtischen Verkehrs, mündliche Mitteilung vom 04.03.2013 (Kontakt: 66 30 31 19)

Abdelkerim Djarat, Vertreter der Vereinigung der Motorradtaxi des ersten Bezirks, mündliche Mitteilung vom 02.03.2013 (Kontakt: 66 32 08 72)

Djontanan Titinan, Vertreter der Gewerkschaft der Motorradtaxi Hayine (SNTH), mündliche Mitteilung vom 06.03.2013 (Kontakt: 66 36 03 78)

Kadi Moussa, Prüfers, mündliche Mitteilung von 29. 09. 2012

Kaitara, Vertreter der Gewerkschaft der Motorradtaxi des siebten Bezirks, mündliche Mitteilung vom 21.02.2013 (Kontakt: 66 40 14 23)

Moussa Youssef Abakar, Vertreter des Coop-Tur (Cooperative des Transports Urbains et Interurbains et Location des Véhicules, mündliche Mitteilung vom 05.03.2013 (Kontakt : 66 60 29 25)

Noïtora François, stellvertretende Leiter des Straßenverkehrs, mündliche Mitteilung von 23.09.2013 (66254409)

Anhang

Tableau: Principales itinéraires de minibus

Les itinéraires	Longueur (Km)	Nombre de minibus	Tarif minibus (F CFA)
Marché à Mil - Farcha		340	250
Marché Central – Tacha Moussoro		60	100
Marché à Mil - Hamralgoz		160	150
Marché à Mil – Rue des 60 Mètres		300	150
Tacha Moussoro - Lamadji		60	100
Marché à Mil – Hamama (Rond-point SNER)		360	150
Dembé – Pattes d’Oie		150	100
Dembé - NDjari		60	150
Dembé – Rond-point Hamama		210	100
Dembé - Bagara		20	150
Dembé – Eglise 22		30	150
Dembé - Toukra		70	200
Marché Central - Chagoua-Dembé	5,25 + 1,7		150
Marché Central-Sessebane	4,3		
Marché Central-Rue de 50 Mètres	4,45		
Marché Central - Farcha-Milézi-Madjorio	6,65		250
Marché à Mil Dembé (Léproserie)	4,8		200
Marché à Mil -Dembé	3,8	100	100
Dembé - Ngueli	8,2	165	200
Dembé-Goudji-Paris Dakar	6,5 +4		100
Marché Central - Gassi		170	200

Source : Groupement EGIS – Louis Berger 2011 complété

GUIDE D'ENTRETIEN

OBJET : recueillir des informations portant sur l'offre du transport urbain à N'Djamena

I. Types de véhicules

1.1. Motos taxis

Heure de début d'entretien :

Heure de fin d'entretien :

Lieu d'entretien :

1.1.1. Modalités d'exploitation

1.1.1.1. Etes- vous conducteur ou propriétaire de la moto ?

1.1.1.2. Si vous êtes conducteur, y a – t- il un contrat entre vous et le propriétaire de la moto ? si oui, lequel ? depuis quand ?

1.1.1.3. Y a t – il une somme à reverser au propriétaire de la moto ?

1.1.1.4. Si oui, dites-nous à peu près le montant par jour, par semaine, par mois ?

1.1.1.5. Travaillez-vous toute la journée ou à des heures et moment bien précis ?

1.1.1.5. A. si oui donnez les raisons

1.1.1.5. B. si non, cochez les moments qui correspondent à votre journée de travail :

a). matin.... b) l'après-midi.... c) le soir.... d) la nuit....

1.1.1.6. Si vous travaillez à des moments particuliers, dites-nous les raisons ?

1.1.1.7. Qui paie les frais de réparations quotidiennes, des amendes, du carburant, d'entretien de la moto ?

1.1.1.8. En cas d'accident avec des gros dommages à la moto, qui supporte les frais de réparation?

1.1.1.9. Travaillez-vous dans votre quartier ou hors de votre quartier ? pourquoi ?

1.1.2. Rapport avec l'association ou le syndicat

- 1.1.2.1. Etes-vous adhérent à une association, un syndicat ? si oui, laquelle, lequel ? sinon pourquoi ?
- 1.1.2.2. Quelles sont les conditions d'adhésion ?
- 1.1.2.3. Y a-t-il des séances de formation, de sensibilisation et d'encadrement ?
- 1.1.2.4. Si oui citez nous quelques-unes ?
- 1.1.2.5. Comment se fait le suivi et le contrôle sur le terrain ? superviseur, représentant syndical ?
- 1.1.2.6. Si s'en est le cas, que fait ce dernier ?
- 1.1.2.7. Faites-vous régulièrement part de vos problèmes à l'association, le syndicat ? Si oui, comment ?
- 1.1.2.8. Y a-t-il un intermédiaire, un interlocuteur ?
- 1.1.2.9. Quels sont vos engagements vis-à-vis de l'association ou du syndicat ?
- 1.1.2.10. Y a-t-il des sanctions, des blâmes ou exclusions en cas du non-respect du règlement intérieur ?

1.1.3. Rapport avec les pouvoirs publics

- 1.1.3.1. Comment appréciez-vous la réglementation en vigueur ? la possession de deux casques, interdiction de transporter plus de deux personnes, permis de conduire etc.... ?
- 1.1.3.2. Y a-t-il des cas de violation de ces règles ? Si oui, pourquoi ?
- 1.1.3.3. Y a-t-il des cas de sanction constatés ? saisi de la moto, amendes, etc.... ?
- 1.1.3.4. Y a-t-il des sanctions par rapport au mauvais comportement ? Excès de vitesse, conduite en état d'ébriété, conduite la nuit sans phare ?
- 1.1.3.5. Comment gérez-vous vos conflits avec les pouvoirs publics ? seul ou à travers un syndicat ?
- 1.1.3.6. Que souhaiteriez-vous de la part des pouvoirs publics pour l'amélioration des conditions de votre travail ?

1.1.4. Rapport avec les clients

- 1.1.4.1. Quels sont vos points privilégiés de chargement ? pourquoi ?
- 1.1.4.2. Y a- t-il un tarif standard ? sinon, en fonction de quoi fixez-vous le prix à vos clients ? distance, état de la route, hausse du prix du carburant ?
- 1.1.4.3. Comment communiquez-vous avec les clients ?
- 1.1.4.4. Quelles sont les techniques utilisées pour attirer les clients ? téléphone portable, gestes, appels etc.... ?
- 1.1.4.5. Vous arrivent-ils d'avoir de problèmes avec vos clients ? si oui, citez quelques exemples ?
- 1.1.4.6. Comment résolvez-vous ces problèmes ? à l'amiable, par compromis, par l'intermédiaire d'un tiers ?
- 1.1.4.7. Rencontrez-vous souvent des problèmes avec les autres conducteurs du transport urbain tels que minibus, taxis, etc.... ? si oui, citez nous quelques exemples ?

Identification

Nom :

Age :

Niveau d'études :

Autres professions :

1.2. Minibus

Heure de début d'entretien :

Heure de fin d'entretien :

1.2.1. Conditions d'exploitation

1.2.2. Etes-vous chauffeur ou propriétaire du véhicule ?

1.2.3. Y a- t-il d'autres chauffeurs ?

1.2.4. Quelles sont vos horaires de travail ?

1.2.5. Si vous êtes chauffeur, y a- t-il un contrat entre vous et le propriétaire du véhicule ?

- 1.2.6. Si oui, comment fonctionne-t-il ?
- 1.2.7. Comment percevez-vous votre salaire ? par jour, hebdomadaire, mensuel ?
- 1.2.8. Quelle est la moyenne de vos recettes quotidienne ?
- 1.2.9. Comment procédez-vous au versement ? par jour, par semaine, par mois ?
- 1.2.10. Votre véhicule est acheté neuf ou d'occasion ? donnez-nous l'âge ?

1.2.2. Rapport avec la clientèle

- 1.2.2.1. Existe-t-il un tarif standard ? si oui, qui fixe le prix ?
- 1.2.2.2. Quel est le nombre de place assise de votre véhicule ?
- 1.2.2.3. Vous arrive-t-il de transporter plus de passagers qu'il ne fallait ? si oui, pourquoi ?
- 1.2.2.4. Comment communiquez-vous les arrêts et les destinations à vos clients ?
- 1.2.2.5. Y a-t-il de cas de conflits entre vos passagers ? vols d'objets, agressions, insultes etc.... ?
- 1.2.2.6. A quel moment avez-vous plus de clients ? moins de clients ?
- 1.2.2.7. Quelle stratégie utilisez-vous pour attirer les clients ?
- 1.2.2.8. Quelles sont les moyens d'information de votre clientèle ?

1.2.3. Rapport chauffeurs de minibus-pouvoirs publics

- 1.2.3.1. Etes-vous quelques fois victimes des contrôles policiers ? si oui, qu'est-ce qu'on vous reproche lors de ces contrôles ?
- 1.2.3.2. Passez-vous régulièrement des visites techniques ?
- 1.2.3.3. Qu'est-ce qu'on contrôle lors de ces visites techniques ?
- 1.2.3.4. Sur quelle ligne travaillez-vous ? pourquoi le choix de cette ligne ?
- 1.2.3.5. Changez-vous quelque fois de ligne ?
- 1.2.3.6. Vous reproche-t-on souvent la mauvaise conduite ?
- 1.2.3.7. Avez-vous déjà connu des accidents ? si oui, combien de fois ? quelles en sont les causes ?

1.2.4. Rapport chauffeurs de minibus-syndicats

- 1.2.4.1. Appartenez-vous à un syndicat ? si oui pourquoi avoir choisi ce syndicat ? si non pourquoi ?

- 1.2.4.2. Comment communiquez-vous avec le syndicat ? par l'intermédiaire d'un interlocuteur (délégué, représentant syndical), ou directement
- 1.2.4.3. Y a-t-il des séances de réunions ? si oui, que fait le syndicat lors de ces réunions ?
- 1.2.4.4. Faites-vous régulièrement part de vos problèmes au syndicat ?
- 1.2.4.5. Y a-t-il des concertations ou rencontres prévues avec les autorités communales ?

Identification

Nom :

Age :

Niveau d'études :

Autres professions/Activités :

Liste des personnes rencontrées

Nom	Institution	Fonction	Jour d'entretien	Contact
Noitora Francois	Ministère des Infrastructures et des Transports	Directeur Général Adjoint des Transports de Surfaces	14.03.2013	66 25 44 09
Alaina Yacoub Possey	Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et de l'Habitat	Directeur Adjoint de l'Urbanisme	14.03.2013	66 31 60 13 ou 95 59 75 43
Rodrigue Gadengar	Mairie de N'Djamena	Chef de Service SIG	11.03.2013	66 28 97 12
Kaitara	Syndicat National des Motos Taxis du Tchad	Président du Syndicat	21.02.2013	66 40 14 23 ou 66 29 87 49
Djontanan Titinan	Syndicat National des Motos Taxis Hayine (SNTH)	Président du Syndicat	06.03.2013	66 36 03 78 ou 90 77 05 50
Abdoulaye Adoum	Syndicat des Transports Urbain et Interurbain	Secrétaire Général	04.03.2013	66 30 31 19 ou 99 91 22 87
Abdoulaye Niankounian	Syndicat des Transports Urbain et Interurbain	Conseiller Général	04.03.2013	66 24 22 17 ou 99 93 30 97
Abdelkerim Djarat	Association des Motos Taxis du 1 ^{er} Arrondissement	Président de l'Association	02.03.2013	66 32 08 72 ou 99 51 07 81
Abderahmane	Association des Motos Taxis du 5 ^{ème} Arrondissement	Président de l'Association	07.03.2013	60 02 75 72
Moussa Youssouf Abakar	Coopérative des Transporteurs Urbains Interurbains et Location des Véhicules (Coop-TUR)	Secrétaire Général	05.03.2013	66 60 29 25 ou 91 39 95 96

REPUBLIQUE DU TCHAD

UNITE-TRAVAIL-PROGRES

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

DIRECTION GENERALE

DIRECTION DES TRANSPORTS DE SURFACE

ARRETE N° 26 /MTPT/DG/DTS/2002
Fixant les conditions et modalités d'exploitation
des engins comme moto-taxis

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Vu la Constitution ;

Vu le Décret n° 265/PR/2002 du 11 juin 2002, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le Décret n° 465/PR/PM/2002 du 14 novembre 2002, portant remaniement du Gouvernement ;

Vu le Décret n°331/PR/PM/2002 du 26 juillet 2002, portant structure générale du Gouvernement et attributions de ses membres ;

Vu le Décret n°387/PR/MTPT/2002 du 17 septembre 2002, portant organisation du Ministère des Travaux Publics et des Transports

Vu la LOI n°5 du 02 février 1971, portant code de la Route

Vu le Décret n° 172/PR/71 du 16 septembre 1971, relatif aux conditions de circulation des véhicules ;

Vu le Décret n°76/PR/MT/83 du 14 avril 1983, portant organisation des transports terrestres et réglementation de la profession de transporteur ;

Vu les nécessités ;

ARRETE :

CHAPITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Le présent arrêté fixe les conditions et les modalités d'exploitation des engins comme moto-taxis, destinés au transport public des personnes sur l'ensemble du territoire national.

Article 2 : Sont considérés comme moto-taxis, les engins à deux roues sans side-car, y compris ceux à trois roues affectés au transport de personnes à but lucratif.

CHAPITRE II : DE L'EXPLOITATION DES MOTO-TAXIS

Article 3 : L'exploitation des engins comme moto-taxis est subordonnée à l'obtention d'une autorisation spéciale de transport délivrée par les autorités compétentes chargées des transports, les autorités municipales et toutes autres autorités administratives compétentes.

Article 4 : L'autorisation spéciale de transport est délivrée au vu d'un dossier comprenant les pièces suivantes :

- Une demande sur formulaire dont le taux est fixé par les autorités compétentes chargées des transports ;
- La carte grise de la moto à mettre en exploitation ;
- Une attestation d'assurance en cours de validité ;
- Une taxe de circulation en cours de validité ;
- Une fiche technique en cours de validité

Article 5 : La validité de l'autorisation spéciale de transport est limitée à la date d'expiration de la police d'assurance, sans que cette date puisse excéder un (1) an.

Article 6 : Le dossier pour l'obtention de l'autorisation spéciale de transport est déposé, contre récépissé, auprès des autorités visées à l'article 3 ci-dessus.

Article 7 : L'autorisation spéciale de circuler est personnelle, incessible et intransmissible.

Article 8 : Toute personne bénéficiaire d'une autorisation spéciale de transport ne peut mettre en circulation un engin comme moto-taxi sans avoir préalablement obtenu un numéro d'enregistrement.

Article 9 : Tout conducteur de moto-taxi doit remplir les conditions suivantes :

- Etre âgé d'au moins dix huit (18) ans ;
- Etre titulaire d'un permis de conduire de catégorie « A ».

Le port d'un casque et d'une tenue uniforme est obligatoire pour tout conducteur de moto-taxi.

Article 10 : Tout engin utilisé comme moto-taxi doit être équipé de :

- Une paire de pose-pieds ;
- Un trousseau de clés de dépannage ;
- Deux (2) rétroviseurs ;
- Un porte-bagages.

Article 11 : Tout engin utilisé comme moto-taxi doit faire l'objet d'une visite technique périodique.

La fiche de visite technique doit être renouvelée tous les six (6) mois.

Article 12 : Tout engin utilisé comme moto-taxi est assujéti au paiement des droits et taxes prévus par la réglementation en vigueur en matière de transport.

CHAPITRE III : DES SANCTIONS

Article 13 : L'utilisation d'un document falsifié ou d'un engin volé et exploité comme moto-taxi, entraîne le retrait de l'autorisation spéciale de transport.

CHAPITRE IV : DES DISPOSITIONS FINALES

Article 14 : L'aménagement et la gestion des espaces servant d'aires de stationnement et/ou des lignes de dessertes des moto-taxis incombent aux autorités municipales territorialement compétentes.

Article 15 : Les personnes physiques ou morales qui exploitent des engins comme moto-taxis, doivent, dans un délai de trois (3) mois à compter de la date de publication du présent arrêté, se conformer à ces dispositions.

Article 16 : Le Directeur des Transports de Surface, les Délégués Régionaux du Ministère des Travaux Publics et des Transports, les autorités municipales et toutes autres autorités administratives compétentes sont chargées de l'application du présent arrêté qui prend effet à compter de sa date de signature.

Fait à N'Djaména, le 04 DEC. 2002


TCHONAÏ ELIMI HASSAN


DISPOSITION GENERALE

Tout adhérent à la AMTA est censé être soumis au présent texte.

Article 1 : Le vol du ou (de la) client(e) expose le coupable à :

- Un avertissement
- Un remboursement (amende) du triple de la valeur de la chose volée
- Un renvoi en cas de la récidive

Article 2 : Si le conseil de discipline se voit incapable de trouver un document en cas de vol, il laisse la latitude aux forces de l'ordre de statuer sur le sort du clandestin coupable du vol.

Article 3 : la cotisation journalière est de deux cents francs CFA (200 Frs CFA) et est obligation pour tout adhérent.

Article 4 : le refus de s'acquitter de la cotisation journalière expose le responsable à :

- Une suspension et à une amende de six milles francs CFA (6000 Frs CFA) ;
- Un avertissement du droit de gardiennage de la moto.

Article 5 : le conseil de discipline de la AMTA est seul compétent pour connaître des :

- Al 1^{er} désobéissance aux contrôleurs
- Al 2 barrage avec clients
- Al 3 refus de rester à la station.

Article 6 : au cas où le conseil de discipline ne parvient pas à trouver un arrangement à ces litiges sus mentionnés, les forces de l'ordre et de sécurité peuvent connaître du sort des coupables.

Article 7 : en cas d'accident sur la voie publique, la police ou la gendarmerie est seule habilitée à intervenir.

Article 8 : si un contrôleur fait preuve de faillite, le bureau a plein pouvoir pour le convoquer et le ramener à l'ordre.

Article 9 : la police ou la gendarmerie est seule habilitée à connaître du sort des clandestins jugés ou suspectés braqueurs.

Article 10 : si un clandestin est jugé braqueur, la AMTA le remet aux forces de l'ordre et elle fait une déclaration officielle dans laquelle elle suspend le clandestin braqueur de son association.

Article 11 : tout clandestin qui récidive dans les accidents de circulation s'expose à une suspension temporaire d'un (1) mois.

Article 12 : la AMTA condamne formellement les actes suivants :

- La prise des stupéfiants
- Les porteurs de faux dossards.

Article 13 : toute personne qui serait prise avec un faux dossard s'expose au paiement d'une amende de cinquante mille Francs CFA (50.000 Frs CFA) à la AMTA et la police connaîtra aussi de son sort.

Article 14 : les personnes qui ne se seraient pas enregistrées au bureau de la AMTA et qui s'adonnent au transport sont considérées comme de faux clandestins.

Article 15 : tout faux clandoman s'expose au paiement en double du montant d'adhésion que de quatre milles Francs CFA (4.000 Frs CFA)

Article 16 : tout clandoman est tenu de porter son dossard.

Article 17 : le refus de port de dossard expose le clandoman responsable au paiement d'une amende de trois milles Francs CFA (3.000 Frs CFA)

Article 18 : l'AMTA condamne formellement les excès de vitesse.

Article 19 : en cas de flagrant délit d'excès de vitesse, le clandoman coupable s'expose au paiement d'une amende de trois mille Francs CFA (3.000 Frs CFA)

Article 20 : l'utilisation des téléphones portable en pleine circulation est strictement interdite.

Article 21 : en cas de non respect, le coupable sera tenu de paiement d'une amende de trois milles Francs CFA (3.000 Frs CFA)

Article 22 : le non respect du feu signalétique (feu rouge) expose le coupable au versement d'une amende de 3.000 Francs CFA.

Article 23 : le refus de passer à l'alcotest expose le responsable à une suspension d'une journée et d'une amende de 3.000 Frs CFA.

Article 24 : le transport en amazone est strictement interdit. Tout clandoman contrevenant s'expose au paiement d'une amende dont le montant est de 3.000 Frs CFA.

Article 25 : le respect des sens interdits par les autorités doit être de rigueur. Tout clandoman qui viole le sens interdit le fait à ses risques et périls et il en répondra devant les autorités compétentes.

Article 26 : la AMTA n'enregistre pas de mineur parmi ses membres. Tout mineur se réclamant clandoman le fait à ses risques et périls et est seule responsable de ses actes en cas d'infraction ou délit constaté.

Article 27 : la AMTA condamne formellement le port de couteaux ou armes à feux. Tout contrevenant a cette décision le fait à ses risques et périls.

Article 28 : tout adhérent de la AMTA doit obligatoirement respecter son station ou son secteur. Le repos se fait toujours dans son secteur d'origine et non ailleurs. En cas de non respect, une amende de 3.000 Frs CFA lui sera exposé par le bureau.

Le Président

ABDELKERIM DJARAT

DISPOSITION GENERALE

Tout adhérent à la SNTH est censé être soumis au présent texte

Article 1 : Le vol du ou (de la) client(e) expose le coupable à :

- Un avertissement
- Un remboursement (amende) du triple de valeur de la chose volée
- Un renvoi en cas de récidive

Article 2 : Si le conseil de discipline se voit incapable de trouver un dénouement en cas de vol, il laisse la latitude aux forces de l'ordre de statuer sur le sort du clando man coupable.

Article 3 : La cotisation journalière est de deux cent(200) CFA et est obligatoire pour tout adhérent de SNTH.

Article 4 : Le refus de s'acquitter de la cotisation journalière expose le responsable à :

Une suspension et à une amende de six mille (6000) francs ;

Un versement du droit de gardiennage de la moto.

Article 5 : Le conseil de la discipline de la SNTH est seul compétent pour connaître des :

Al 1^{er} : Désobéissance aux contrôleurs

Al 2 : Bagarre avec les clients

Al 3 : Refus de rester à la station.

Article 6 : Au cas où le conseil de discipline ne parvient pas à trouver un arrangement à ces litiges sus mentionnés, les forces de l'ordre et de sécurité peuvent connaître du sort de coupables.

Article 7 : Au cas d'accident sur la voie publique la police ou la gendarmerie est seule habilitée à intervenir.

Article 8 : Si un contrôleur fait preuve de défaillance, le bureau a plein pouvoir pour le convoquer et le ramené à l'ordre.

Article 9 : La police ou la gendarmerie est seule habilitée à connaître du sort des clando men jugés ou suspecté braqueurs.

Article 10 : Si un clando men est jugé braqueurs la SNTH le remet aux forces de l'ordre et elle fait une déclaration officielle dans la quelle elle suspend le clando man braqueur de son association.

Article 11 : Tout clando man qui récidive dans les accidents de circulation s'expose à une suspension temporaire d'un (1) mois.

Article 12 : La SNTH condamne formellement les actes suivants :

La prise des stupéfiants

Le port des faux dossards.

Article 13 : Toute personne qui sera prise avec un faux dossard s'expose au paiement d'une amende de 100 000F CFA à la SNTH et la police connaîtra son sort.

Article 14 : Les personnes qui ne se seraient pas enregistrées au bureau de la SNTH et qui s'en donnent au transport sont considérées comme des faux clando man.

Article 15 : Tout faux clando-man s'expose au paiement en double du montant d'adhésion qui est de cinq mille (5000) francs.

Article 16 : Tout clando man est tenu de porter son dossard.

Article 17 : Le refus de port de dossard expose le clando man responsable au paiement d'une amende de 3000F CFA.

Article 18 : La SNTH condamne formellement les excès de vitesse.

Article 19 : En cas de flagrant délit d'excès de vitesse, le clando man coupable s'expose au paiement d'une amende de 3000F CFA.

Article 20 : L'utilisation des téléphones portable en pleine circulation est strictement interdite.

Article 21 : En cas de non respect, le coupable sera tenu au paiement d'une amende de 3000FCFA.

Article 22 : Le non respect du feu signalétique (feu rouge) expose le coupable au versement d'une amende de 3000FCFA.

Article 23 : Le refus de passer à l'alcotest expose le responsable à une suspension d'une journée et une amende de 3000FCFA.

Article 24 : Le transport en amazone est strictement interdit. Tout clando man contrevenant s'expose au paiement d'une amende dont le montant est de 3000 FCFA.

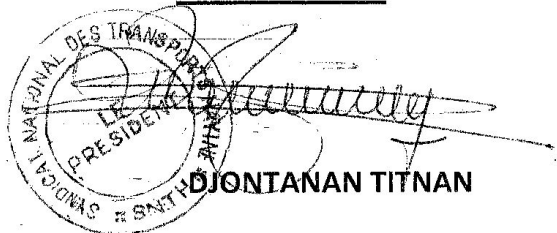
Article 25 : Le respect des sens interdit par les autorités doit être de rigueur. Tout clando man qui viole les sens interdits le fait à ses risque et périls et il en répondra devant les autorités compétentes.

Article 26: La SNTH n'enregistre pas les mineurs parmi ses membres. Tout mineur se réclament clando man le fait à ses risque et périls et est seul responsable de ses actes en cas d'infraction ou de délit constaté.

Article 27 : Le SNTH condamne formellement le port de couteaux ou armes à feu .Tout contrevenant à cette décision le fait à ses risques et périls.

Article 28 : Tout clando man de SNTH doit respecter strictement son station et son contrôleur .Ne doit pas stationner dans l'importe quel stationnement.

Le Président



DJONTANAN TITNAN

RÉPUBLIQUE DU TCHAD

VILLE DE N'DJAMÉNA

COMMUNE DU 1^{er} ARRONDISSEMENT

UNITÉ TRAVAIL – PROGRÈS

ARRETE N° 013/M/COM/2012

Portant Création d'une Association de Moto Taxi
dans la Commune du 1^{er} Arrondissement Municipal

Le Maire de la Commune du 1^{er} Arrondissement

Vu la constitution
Vu la loi N° 002 / PR / 2000 du 16 février 2000, Portant statut des collectivités Territoriales
Décentralisées
Vu la loi N° 09 / PR / 2005 du 15 juillet 2005, portant statut Particulier de la ville de N'Djamena ;
Vu le Décret N 874 / PR / 2011 du 13 AOÛT 2011 ; portant nomination du premier ministre,
Chef du Gouvernement,
Vu le Décret N 875 / PR / PM / 2011 du 17 août 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu le Décret n° 260 du 08 octobre 1975, portant organisation du Secrétariat Général de la Commune de
N'Djaména ;
Vu le Décret 261 du 08 octobre 1975, portant organisation des services techniques municipaux de la Commune
de N'Djaména ;
Vu le Décret n° 535 / PR / PM / MAT / 2011 du 06 juin 2011, portant nomination des secrétaires Généraux à la
Commune de N'Djaména ;
Vu le procès verbal d'élection du Bureau du Conseil Municipal datant du 14 juillet 2012 ;
Vu le procès verbal d'installation du Maire et ses Adjoints de la Commune du 1^{er} Arrondissement ;
Vu les nécessités de service ;

Article 1 : les personnes dont les suivent sont nommées des responsables des motos taxi dans la
Commune du 1^{er} Arrondissement Municipal :

Article 2 : le bureau est composé comme suit :

Président : ABDELKARIM DJARAT

Vice- président : ABDERAMAN DJIBRINE

Secrétaire Général : RAMAT GOMBO
 Secrétaire Général Adjoint : AHMAT YOUSSEUF
 Trésorier Général : YOUSSEUF TAHIR
 Trésorier Général Adjoint : DILO BORGOU
 Superviseur Général : MOUSSA DJIBRINE
 -Superviseur General adjoint : ASAFI DOUREY MAHAMAT
 Conseiller : HASSAN DONNA

Article 3 : le mandat est de trois (3) ans renouvelable.


Article 4 : le présent Arrêté qui prend effet pour compter de la date de sa signature, sera enregistré et communiqué partout où besoin sera.

Ampliations

MAT	1
DGG	1
Maire et Adjoints	3
COM des Ardts	9
CA1	1
Juge de Paix	1
Archives	2

Fait à N'Djaména le 14 03 2011

Le Maire de la Commune du 1^{er} Arrondissement Municipal.



LISTES DES RESPONSABLES DU BUREAU DES CLAN DO 1AN DE LA
COMMUNE DU 1ER ARRONDISSEMENT

<u>Président :</u>	ABDELKARIM DJARAT
<u>Vice- président :</u>	ABDERAMAN DJIBRINE
<u>Secrétaire Général :</u>	RAMAT GOMBO
<u>Secrétaire Général Adjoint :</u>	AHMAT YOUSOUF
<u>Trésorier Général :</u>	YOUSOUF TAHIR
<u>Trésorier Général Adjoint :</u>	DILO BORGOU
<u>Superviseur Général :</u>	MOUSSA DJIBRINE
<u>Superviseur General adjoint :</u>	ASAFI DOUREY MAHAMAT
<u>Conseillers :</u>	HASSAN DONNA BABA IZERIK IBERIS ADOUM RAMADAN
<u>Contrôleurs :</u>	HASSANA BICIM RA MAHAMAT ALI ABDOULAYE RAMADAN NGUERAMADJI EMMA IDRISS MOUSSA SALEH ADOUM KATABI MAHAMAT TIGUI GAMANAYE DJIDDO MAHAMAT DJIDDO NAGUI

Chargé de matériels :

BARKA ABDRAMAN

Commissaire aux comptes :

BECHIR AMINE

GALAMI AZARACK

REPUBLIQUE DU TCHAD

UNITE-TRAVAIL-PROGRES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ET DE L'AVIATION CIVILE

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE
DES TRANSPORTS DE SURFACE TP

DIRECTION DE LA LEGISLATION
ET DE LA REGLEMENTATION CS

DECISION OC2 /MTAC/SG/DGTS/DLR/2012
Portant désignation des Coordinateurs Interface
des différents sous Secteurs d'activités des Transports

Le Ministre des Transports et de l'Aviation Civile

- Vu la Constitution ;
- Vu le Décret n°874/PR/2011, du 13 Aout 2011, portant nomination d'un Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu le Décret n°875/PR/PM/11 du 17 Aout 2011, portant nomination des membres du Gouvernement et tous les autres Décrets Subséquents
- Vu le Décret n°861/PR/PM/2012 du 28 Février 2012, portant Structure Générale du Gouvernement et Attributions de ses membres et de ses modificatifs subséquents ;
- Vu le Décret n°1032/PR/PM /MTAC/2011 du 19 Sept 2011, portant organisation du Ministère des Transports et de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret n 76/PR/PM/ 83 du 14 Avril 1983, portant organisation des Transports terrestres et réglementation de la profession ;
- Vu le Décret n°605/PR/PM/2012 du 29 Avril 2012 portant nomination de deux membres de Gouvernement ;
- Vu les nécessités de Service

DECIDE :

Article 1 : Dans le cadre de la mise en œuvre de la Nouvelle Stratégie Nationale des Transports et afin de mieux garantir la parfaite réalisation de tous les plans d'actions prévus et visant la dynamisation qualitative et quantitative de toute l'industrie des transports, les personnes dont les noms suivent relevant de toutes les activités des transports considérées, sont désignées Coordinateurs interface de leurs sous secteurs d'activités.

Article 2 : Les Coordinateurs Interface reçoivent mission d'être les relais attitrés pour :

- la Communication rapide de toutes les données, informations des services chargés de l'Industrie des Transports ;
- la diffusion des instructions et directives de service ;
- l'organisation de toutes rencontres de travail avec les différents acteurs des activités du sous secteur ;
- la transmission à la hiérarchie de toutes les préoccupations collectives des opérateurs et les problèmes affectant le cours normal des activités ;
- fédérer toute la synergie des acteurs du sous secteur pour la réalisation des plans d'actions retenus

Article 3 : Reçoivent mission de coordinateur interface:

Au titre :

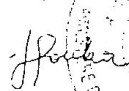
- 1- Des Transporteurs Routiers de Fret International et Intérieur : Monsieur ABBAS ABDELKERIM.
- 2- Des Transporteurs Interurbains structurés des voyageurs : Monsieur ABDEL BAGUID IZEDINE.
- 3- Des Transporteurs interurbains non structurés des voyageurs : Monsieur ABDOULAYE ADOUM BRAHIM
- 4- Des Transporteurs en commun de Taxis de la ville de N'Djamena : ELHADJ MAHAMAT ABAKAR
- 5- Des Transporteurs en commun de Minibus de la ville N'Djamena : Monsieur TCHOROMA GANNA
- 6- Des mototaxis : Monsieur DJONTANAN TITINAN
- 7- Des professions auxiliaires des transports (courtiers de fret) : Monsieur MOUSSA ABAKAR

Article 4 : Les Coordinateurs Interface sont secondés chacun par un opérateur du sous secteur à même d'assurer la suppléance en cas de besoin.

Article 5 : Le Directeur de la Législation et de la Réglementation est chargé de l'exécution de la présente décision qui prend effet à compter de la date de sa signature.

N'Djamena, le 27 Juin 2012

Le Ministre des Transports et de l'Aviation Civile


HASSAN TOUKA



REPUBLIQUE DU TCHAD

Présidence de la République

Primature

Ministère de l'Administration du Territoire
et de la Décentralisation

Secrétariat d'Etat

Délégation Générale du Gouvernement
Auprès de la Commune de N'Djaména

Secrétariat Général

Direction de Cabinet

N° 52/PR/PM/MATD/SE/DGGCNDJ/SG/DC/2011



UNITE-TRAVAIL-PROGRES

N'Djaména le 29 NOV 2011

Récépissé de dépôt légal :

Je soussigné, HASSANE SALINE, Délégué Général du Gouvernement auprès de la Commune de N'Djaména, agissant par délégation conformément aux dispositions des articles 299 et 305 de la loi N° 38/PR/96 du 11 Décembre 1996, portant code de travail et de la Sécurité Sociale, déclare avoir délivré le récépissé de dépôt légal aux fondateurs du Syndicat dénommé: « SYNDICAT NATIONAL DES TRANSPORTS HAYINE»

En Abrégé : S.N.T.H

Présentant des caractéristiques suivantes :

Objet : Article 2 des statuts du S.N.T.H

1) Composition du Bureau Exécutif:

Président :

DJONTANAN TITNAN

Vice-président:

ABAKAR OUMAR

Secrétaire Général :

ADAM ABDOURAMAN

Secrétaire Général Adjoint:

KADADOUM FERDINAND

Trésorier Général :

ALLARASSEM BERTRANT

Commissaire aux comptes :

MOITAN TOG-YANGAR DOMINIQUE

Commissaire aux comptes Adjoint : AHMAT KAMSOULOU

Conseiller Général :

IDRISS DJIDA

Conseiller Général Adjoint :

ALEXI DJEKOUNYO

En foi de quoi, le présent récépissé est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

Le Délégué Général du Gouvernement
auprès de la Commune de N'Djamena



Ampliations :

- MATD

**COLLECTIF DES ORGANES DE GESTIONS DES SYNDICATS ET
COOPERATIVES DES TRANSPORTS URBAINS ET INTERURBAINS**

TEL. 99 80 68 38 / 99 90 50 98 / 99 84 80 36

N'DJAMENA.

Proposition de réduction des tarifs de ramassage des taxis et minibus dans la ville de N'Djaména et ses environs.

STATION POLYCLINIQUE CHAGOUA (BUS)

	Ancien tarif	Nouveau tarif
Polyclinique – Pont chagoua	100 F	100 F
Polyclinique – Atrone - Gassi	150 F	125 F

STATION MARCHÉ A MIL (FARCHA) BUS

	Ancien tarif	Nouveau tarif
Marché à mil– Farcha	150 F	125 F
Marché à mil – Dembé	100 F	100 F

STATION PHARMACIE EGUINI

	Ancien tarif	Nouveau tarif
Pharmacie Eguini – Farcha	150 F	125 F
Polyclinique – Farcha	150 F	125 F
Marché central – Tacha Moussoro	100 F	100 F

STATION DEMBE (BUS)

	Ancien tarif	Nouveau tarif
Dembé – Nguéli	250 F	200 F
Dembé – Koundoul	300 F	250 F
Dembé – Ndjari	100 F	100 F
Dembé – Amtoukoui	100 F	100 F
Dembé – Rond point Hamama (pigeon)	100 F	100 F
Dembé – Eglise N°22	150 F	100 F
Dembé – Atrone	100 F	100 F
Dembé – Boutalbagar	200 F	150 F

STATION DJOUGOULIE (BUS)

	Ancien tarif	Nouveau tarif
Djougoulié – Marché à mil	250 F	200 F

STATION PARIS – DAKAR (BUS)

	Ancien tarif	Nouveau tarif
Paris-Dakar – Barrière Goudji	100 F	100 F
Paris-Dakar – Koukaï	200 F	150 F
Paris-Dakar – Klatchou	200 F	150 F
Paris-Dakar – Kinébor	200 F	150 F
Paris-Dakar – Amsiné	200 F	150 F

STATION NDJARI (BUS)

	Ancien tarif	Nouveau tarif
Marché à mil – Palais du 15 janvier	150 F	100 F
Marché à mil – Rond point Hamama	150 F	150 F
Marché à mil – Gare routière	150 F	100 F
Rond point Hamama – Ndjari Kawas	150 F	100 F
Rond point SNER – Diguel Dinguessou	100 F	100 F

STATION CONTOURNEMENT DEMBE – DIGUEL (BUS)

	Ancien tarif	Nouveau tarif
Dembé – Rond point Tacha Moussoro	150 F	100 F
Dembé – Marché Al Afia	150 F	100 F

STATION Diguel (bus)

	Ancien tarif	Nouveau tarif
Marché à mil – Diguel Ryad	200 F	150 F
Marché à mil – Diguel Gozaltor	200 F	150 F
Marché à mil – Diguel Hadjaraï	150 F	100 F
Marché à mil – Diguel Amralgoz	150 F	125 F
Diguel – Rue de 60m	150 F	125 F
Diguel Ngabo – Château	150 F	150 F
Diguel Ngabo – Rue de 40m	150 F	100 F

**LE COLLECTIF DES ORGANES
DES SYNDICATS DES TRANSPORTS
URBAIN ET INTER URBAIN
TEL : 99 80 68 38 / 99 90 50 98 / 99 84 80 36
N'DJAMENA – TCHAD**

DOCUMENT II

**NOUVELLE SITUATION DES RECETTES D'UN TAXI
(Genre 504 – Corrola – Starlette....)**

I – CHARGES OBLIGATOIRE D'UN TAXI (504 – Corrola...)

- A. Charges administratives
- B. Entretien quotidien
- C. Réparation et pièces de rechanges
- D. Consommation carburant
- E. Salaires des chauffeurs
- F. Amende forfaitaire.

II – DETAILS DES RUBRIQUES

A) Charges administratives

Assurance	125 000
Patente IGL	80 000
Taxe de circulation	51 000
Taxe urbaine	20 000
Fiche technique	15 000
Autorisation de mise en taxi	43 500
Changement annuel de carte grise en taxis	10 000
Net charges administratives	344 500

B) Entretien quotidien

a. Lavage et graissage	1 500
b. Contrôle électricité et divers	1 250
c. Vérifications et réparations mécaniques	1 750
Entretien journalier net	4 500

Entretien par an 4 500 x 365jrs **1 642 500**

NB : Les taxis sont plus sollicités que les bus car pour générer les recettes attendues l'engin roulent en permanence de 5h du petit jour à 22h et quelque fois 23h soit au total 18 à 19 heures par jour piloté par deux chauffeurs qui se relaient toutes les 9 heures. C'est pourquoi, ces entretiens quotidiens sont impératifs pour avoir un véhicule disponible le lendemain.

C) Réparation et pièces de rechanges

Un carburateur	65 000
Huit tiges et poussoirs	40 000
Un jeu de chemise piston	175 000
Huit soupapes	40 000
Une pompe à huile	35 000
Deux amortisseurs avant	75 000
Deux amortisseurs arrière	60 000
4 litres x 6 000 x 12	288 000
Filtre à huile 1 500 x 4 x 12	72 000
Un Delco	35 000
Crémaillère complète	50 000
Un vilebrequin	100 000
05 pneus et 05 chambres à air	255 000
Bougies	20 000
Tôlerie peinture	150 000
Main d'œuvre et divers	125 000
Pièces électriques	60 000
Batterie	

Récapitulatif en 6 mois	1 645 000
Les réparations générales en un an	1 642 500

3 287 500

D) Consommation en carburant

30L x 30jrs x 12 mois x 330Frs = 3 564 000 Frs CFA

E) Salaires de chauffeurs

4 000 x 30 x 12 = 1 440 000 Frs CFA

F) Amende forfaitaire

= 547 500 Frs CFA

Total toutes charges confondues

= 9 183 500 Frs CFA

(A-B-C-D-E-F)

344 500 + 1 642 500 + 3 564 000

+ 1 440 000 + 547 500

Net charges	= 9 183 500 Frs CFA
--------------------	----------------------------

III – a) Recettes annuelles

30 000 x 365 = 10 950 000 Frs

a) Marge bénéficiaire annuelle

10 950 000 – 9 183 500 = 1 766 500 Frs

b) Gain journalier du propriétaire

1 766 500 : 365 = 4 839 Frs

Avec toutes les charges et la réduction du prix de l'essence le propriétaire en gagne que quatre mille huit cent trente neuf (4 839) Francs CFA par jour pour entretenir sa famille (nourriture – soins – habillement – loyer...)

Un véhicule d'un particulier (c'est-à-dire personnelle) quelques soient ses courses ne peut rouler d'affilé durant deux heures de temps par jour or, le taxi ou bus roule entre 16 heures ou 18 heures par jour c'est-à-dire neuf fois plus que ce qui revient à dire quand un véhicule d'utilité personnelle roule durant un an, le taxi fait le trajet de neuf ans voilà pourquoi les taxis s'usent vite et nécessites des réparations constantes pour se maintenir.

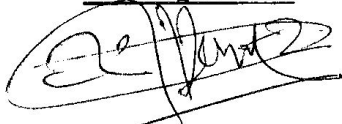
Telles sont les réalités que vivent les opérateurs économiques dans leur quotidien.

Fait à N'Djamena, le 27 Août 2011

Les Organes des Transports Urbains et Interurbains

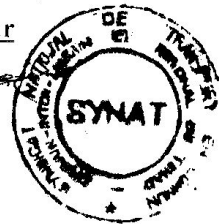
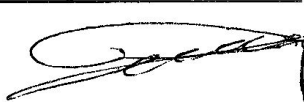
-Pour la Fédération

Koti Bagal Barka



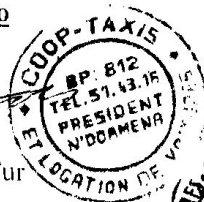
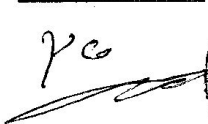
-Pour le SYNAT

Alhadji Mahamat Abakar



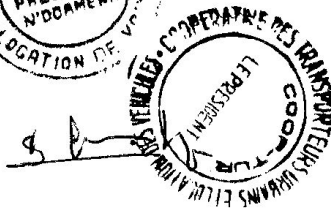
-Pour la Coop-Taxi

Souleyman Byo



-Pour la Coop-Tur

Dallou Kadre



DOCUMENT 1

LES CHARGES FIXES D'UN MINI-BUS (CAR)

I- Entretien du Mini-Bus (2 fois par an)

La remise en état d'un véhicule de transport en commun se fait tous les 6 mois tant l'engin est sollicité presque 16 à 18 heures par jour. Ceci nécessite la rechange des pièces suivantes :

- 1 carburateur :	150 000
- 4 coussinets de bielle et pallier :	75 000
- 1 jeu de segment de 4 pistons :	70 000
- 8 soupapes :	50 000
- 8 tiges et poussoirs :	50 000
- 1 pochette de joint complète :	25 000
- 1 distributeur électrique :	35 000
- 4 rotules :	35 000
- 2 amortisseurs avant :	240 000
- 1 ressort arrière :	60 000
- 1 jeu de nécessaire de transmission :	70 000
- 1 culasse :	60 000
- 4 vidanges et filtres par mois pour un an :	216 000
- Divers (menus entretient et 4 pneus) :	275 000
- 1 batterie :	70 000

TOTAL POUR 6 MOIS : 1 160 000

TOTAL POUR 1 AN : 3 120 000

II – CONSOMMATION EN CARBURANT

- 30 litres par jour :	30 x 12 = 10 800 litres
- Valeur du carburant :	10 800 x 705 = 7 614 000

III – PIECES ADMINISTRATIVES

- Assurance :	212 000
- Patente IGL :	105 000
- Taxe de circulation :	77 000
- Taxe urbaine :	35 000
- Fiche technique :	15 000
- Autorisation de mise en taxi :	71 000

TOTAL Charge administratives :	515 000
Amendes forfaitaires : 3 200 x 15 x 12 =	576 000

TOTAL CHARGES FIXES ANNUELLES

Entretien :	3 120 000
Carburants :	7 614 000
Pièces administratives :	515 000
Salaire chauffeurs et taxes commis de charges :	1 260 000
Amortissement du véhicule :	1 600 000
Amendes forfaitaires :	576 000
TOTAL :	14 883 000

Les charges fixes journalières se chiffrent :	40 230 F
Les recettes journalières se chiffrent :	45 000 F
La marge bénéficiaire se chiffre :	4 770 F

N.B. : bien que les Mini-Bus font de surcharge en passager, l'exploitant ne peut gagner que six mille sept cent trente francs (6 730) par jour.

Tout exploitant qui ne prend pas de précaution d'entretien et d'amortissement de son véhicule, se retrouve en 2 ans avec une épave inexploitable tant les rues sont mal entretenues les lourdes charges absorbent tous les revenus et les tracasseries policières aggravent les pertes en pesant lourdement sur les recettes des exploitants. L'Etat en sollicitant des énormes taxes cinq cent quinze mille francs (**515 000F**) par bus qu'il faut payer d'une seul traite, oblige les exploitants à s'accommoder avec les agents de la police qui réclament trois mille deux cent francs (**3200F**) tous les deux jour soit mille six cent francs (**1600F**) par jour, les pertes qui se chiffrent à quarante huit mille francs (**48 000F**) par mois et cinq cent soixante seize mille (**576 000F**) par an. Des sommes faramineuses qui n'entrent jamais dans les caisses de l'Etat et au

détriment des exploitants qui les perdent sèchement. Le fait que les agents déposent tous les véhicules ayant payés toutes les taxes et ceux qui n'ont rien payé au poste de police pour trois (3) quatre (4) voir une semaine exprès décourage ceux qui payent les obligations, les amendes forfaitaires les amenant à ne rien payer pour s'acquitter des amendes forfaitaires qui se règlent à la minute dans la rue et permettent au chauffeur de ne pas perdre sa journée de travail.

Les agents plus malins menacent les chauffeurs retissant de dépôt au poste or une fois au poste l'amende est généralement de soixante quinze mille (**75 à 125 000 F**) parce que l'on colle au chauffeur plusieurs infractions qui se payent à six mille francs (**6000F**) l'infraction. C'est aussi que les chauffeurs pour éviter de perdre plusieurs journées de travail consentent malgré eux tractations de trois mille deux cent francs (**3200F**) tous les deux (2) jours.

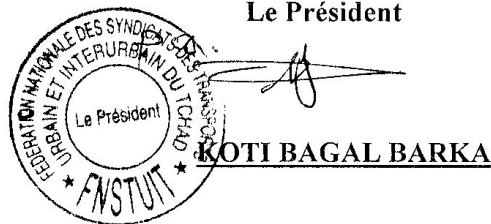
Les syndicats doivent attirer l'attention des autorités compétentes pour que ce secteur économique ne s'éteigne pas tout seul sous le poids des charges facilement maîtrisables :

- faire baisser les prix des pièces détachées ;
- réduire de façon substantielle les charges administratives
- éradiquer les tracasseries policières lucratives pour les agents

N.B : Il serait très judicieux de mettre des charges administratives supportables pour exciter les usagers de se conformer à la réglementation que d'exiger des taxes exorbitantes qui restent chiffre sur document au lieu de s'affirmer en recettes effectives pour le bénéfice de l'Etat et du propriétaire du véhicule.

N'Djamena, le 25 Juillet 2011

Le Président



Prof. Dr. Barbara Lenz
Direktorin des Instituts für Verkehrsforschung



Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt

Berlin-Adlershof
Rutherfordstraße 2
12489 Berlin

Telefon 030 67055-206
Telefax 030 67055-283
E-Mail barbara.lenz@dlr.de

7. Januar 2013

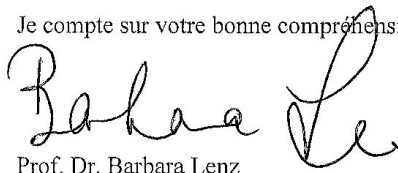
Attestation de recherche


Je soussignée,

Prof. Dr. Barbara Lenz directrice de l'Institut de Recherche sur le Transport au sein du DLR (Centre Allemand de Recherche Aérospatiale) à Berlin certifie que monsieur Nadmian Ndadoum inscrit pour une thèse de Géographie à l'Institut géographique de l'Université Humboldt de Berlin sous le matricule Nr 543411, travaille sous ma direction sur le sujet suivant :

Possibilités et limites dans les options de mobilités en Afrique subsaharienne : le cas de minibus et motos taxis à N'Djamena, capitale de la République du Tchad. Cependant, les enquêtes et les interviews que le candidat est entrain d'entreprendre se situent dans le cadre de cette thèse.

Je compte sur votre bonne compréhension et collaboration pour la réussite de cette recherche.


Prof. Dr. Barbara Lenz


German Aerospace Center
Transportation Studies Group
Rutherfordstrasse 2
12489 Berlin
Germany

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. ist Mitglied der Helmholtz-Gemeinschaft. Vertreter des DLR sind der Vorstand und von ihm ermächtigte Personen. Auskünfte erteilt der Leiter Allgemeine Rechtsangelegenheiten, Linder Höhe, 51147 Köln (Hauptsitz des DLR).

Urheberschaft

Ich versichere, dass ich die Dissertation selbständig und ohne unerlaubte Hilfe angefertigt habe. Ich habe die Dissertation an keiner anderen Universität eingereicht und besitze keinen Doktorgrad im Fach Geographie.

Die Promotionsordnung der Mathematisch – Naturwissenschaftliche Fakultät II vom

17. 01. 2005, zuletzt geändert am 13. 02. 2006, veröffentlicht im Amtlichen Mitteilungsblatt Nr. 34/ 2006 ist mir bekannt.

Berlin, den 02. 06. 2015

Nadmian Ndadoum